

162. Arrêt des 22 et 23 décembre 1894
dans la cause *Compagnie d'assurances la Winterthour*
c. *Compagnie de navigation sur le lac Léman.*

La Compagnie générale de navigation sur le lac Léman a contracté avec la Société suisse d'assurance contre les accidents, à Winterthour, une assurance destinée à la garantir des conséquences de la responsabilité civile vis-à-vis des voyageurs tués ou blessés dans son exploitation. La police y relative, signée le 30 décembre 1890 à Winterthour par le directeur de la Société suisse d'assurance, et le lendemain à Lausanne par S. Rochat, directeur, au nom de la Compagnie de navigation, renferme, entre autres, les dispositions suivantes :

« ARTICLE PREMIER.

» La Société suisse d'assurance contre les accidents, à Winterthour, assure la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman contre les conséquences de la responsabilité civile que les lois suisse et française sur la matière font peser sur elle vis-à-vis des voyageurs et tiers blessés dans l'exploitation de la navigation.

» L'assurance comprend tous les voyageurs circulant sur les bateaux, aussi bien ceux qui sont porteurs de permis de l'administration, que ceux qui sont appelés à payer leur billet. Elle comprend également les tierces personnes qui, sans faire partie du personnel de la Compagnie de navigation, seraient victimes d'accidents corporels mis à sa charge par les lois en vigueur, comme résultant de l'exploitation des bateaux à vapeur. La garantie est limitée à la somme maxima de 15 000 francs par personne, et, en cas de catastrophe (mort ou blessures de plusieurs personnes à la fois), à la somme maxima de 200 000 francs pour un seul sinistre, quel que soit le nombre des victimes.

» ART. 2.

» La Société suisse de Winterthour s'engage ainsi à payer,

dans les limites fixées par l'art. 1^{er}, les indemnités relatives aux accidents qui pourraient atteindre les personnes comprises dans ce contrat, et qui pourraient être imputées à la Compagnie de navigation à teneur de la législation sur la matière.

» ART. 4.

» La Compagnie de navigation paye à la Société suisse de Winterthour une prime annuelle de 4 ‰ sur les recettes brutes résultant du transport des voyageurs et en outre une somme annuelle et fixe de 500 francs.

» ART. 8.

» La Société de Winterthour peut à son choix traiter directement par l'intermédiaire de la Compagnie de navigation avec les sinistrés ou leurs ayants droit. En cas de procès au sujet d'un accident, la Compagnie de navigation doit en informer la Société de Winterthour, lui envoyer toutes citations et donner à l'avocat désigné par elle les pouvoirs pour la représenter. La direction du procès est laissée à la Société de Winterthour, qui en assume la responsabilité tant pour les dommages-intérêts que pour les frais dans les limites prévues par l'art. 1^{er}, mais la Compagnie de navigation s'oblige, de son côté, à fournir à la Société de Winterthour tous les renseignements et les pièces justificatives de nature à faciliter sa libération.

» ART. 9.

» Le paiement des indemnités a lieu sans frais au domicile de la Compagnie de navigation, à Lausanne, dans les quinze jours qui suivent les formalités prescrites, ou la communication du jugement rendu.

» ART. 10.

» Par le seul fait du paiement de l'indemnité, et sans qu'il soit besoin d'autre cession, la Société de Winterthour est subrogée à la Compagnie de navigation, jusqu'à concurrence des sommes payées au sinistré, dans tous les droits de cette Compagnie contre toutes personnes responsables de l'acci-

dent à quelque titre et pour quelque cause que ce soit. La Société de Winterthour renonce à faire valoir ce droit de recours contre la Compagnie de navigation elle-même ou contre ses employés ou ouvriers, à moins que ces derniers n'aient commis une action criminelle.

» ART. 11.

» Ce contrat entre en vigueur le 31 décembre 1890, à minuit, pour une durée d'une année, soit jusqu'au 31 décembre 1891, à minuit. Il sera considéré comme tacitement renouvelé pour une même période d'une année, s'il n'est pas dénoncé, par l'une ou l'autre des parties, au moins six mois à l'avance par une lettre chargée. »

Aucune des parties n'ayant usé du droit réservé par ce dernier article, le contrat d'assurance fut tacitement renouvelé pour une année, expirant le 31 décembre 1892.

Pendant cette seconde période, à la date du 9 juillet 1892, un grave accident vint à se produire sur l'un des grands bateaux de la compagnie assurée, le *Mont-Blanc*. Faisant sa course habituelle, ce bateau était parti de Genève à 9 heures du matin pour Nyon, Thonon, Evian, Ouchy et la côte suisse jusqu'au Bouveret. L'arrivée à Ouchy avait eu lieu à l'heure réglementaire, midi et 5 minutes; le débarquement des passagers s'était effectué, et les personnes qui partaient se disposaient à monter sur la passerelle, lorsque tout à coup une violente détonation se fit entendre et tout l'arrière du bateau fut environné d'un nuage de vapeur. C'était la face postérieure du dôme de vapeur, placé sur les chaudières, dans le centre du bateau, qui venait de céder sous la pression de la vapeur, et passait comme un immense projectile du côté de l'arrière.

Comme la presque totalité de cette partie du bateau était occupée par le salon-restaurant de première classe établi sur le pont, et que le dôme de vapeur était disposé horizontalement, un peu plus haut que le niveau du pont, dans l'axe du bateau, la plaque métallique, formant projectile, pénétra dans le salon, le balayant dans toute sa longueur, pour sortir à

l'autre bout et tomber dans le lac, entraînant à sa suite un flot de vapeur.

A ce moment une quantité de personnes étaient assises dans le salon de première classe pour prendre le repas de midi. Le projectile en tua ou blessa un grand nombre; celles qui ne furent pas atteintes directement furent cruellement brûlées par la vapeur. Des personnes atteintes, une seule survécut à l'accident; vingt-six autres furent tuées sur le coup, ou succombèrent peu de temps après à la suite de leurs blessures.

A la suite de cette catastrophe, de nombreuses demandes en indemnité furent présentées par les ayants droit des victimes à la Compagnie de navigation, qui, se conformant à l'art. 5 précité de la police, les communiqua à la Société d'assurance.

A ce moment la « Winterthour » se borna à exprimer l'opinion que, selon les circonstances qui résulteraient de l'enquête pénale, elle pourrait n'être pas tenue à exécuter le contrat, et qu'en particulier elle pourrait échapper à l'obligation de payer pour les conséquences du désastre du 9 juillet.

Dans ces circonstances les parties convinrent de laisser en suspens, jusqu'à solution définitive du procès pénal, le différend qui menaçait de surgir entre elles; mais comme on ne pouvait procéder de même en ce qui concerne les demandes d'indemnité, elles stipulèrent en même temps un *modus vivendi*, en vertu duquel la liquidation et le paiement des indemnités devaient se faire, jusqu'à liquidation du différend, par les soins de la Compagnie de navigation, et de ses deniers, sans que cet accord pût préjudicier en rien aux droits que prétendait avoir la Société suisse d'assurance en vertu de l'art. 10 de la police. La Navigation se réservait d'autre part le droit de contester ces prétentions.

Dans l'intervalle l'autorité pénale s'était nantie de l'affaire, et le jour même de la catastrophe, le juge d'instruction avait ouvert une enquête, qui amena à des constatations pouvant se résumer comme suit:

Le bateau à vapeur le « Mont-Blanc » avait été construit

en 1875 dans les ateliers de la maison Escher, Wyss & C^{ie} à Zurich. Les deux chaudières qui faisaient partie de sa machine, et le dôme de vapeur qui les réunissait, avaient été éprouvés le 12 janvier 1875 à la pompe de compression, à une pression de 10 atmosphères, et pouvaient en conséquence, d'après la déclaration de MM. Escher, Wyss & C^{ie}, être chauffées à une pression de 5 à 6 atmosphères. De 1875 à 1888, le fonctionnement et l'état de ces chaudières ne paraissent avoir donné lieu à aucune observation. Dans le courant de l'année 1888, le comité de la Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur, dont la Compagnie de navigation faisait partie, sur le vu d'un rapport de son inspecteur signalant l'existence de fentes et de fuites, recommanda à la direction de la compagnie demanderesse de ménager les chaudières du Mont-Blanc. Depuis cette époque les rapports du dit inspecteur, signalant de nouvelles avaries, se succédèrent avec assez de fréquence et déterminèrent de la part de la direction de la Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur de nouvelles et plus pressantes recommandations de ménager toujours plus les chaudières.

Vers la fin de 1891, les rapports que le directeur de la Société suisse des propriétaires de chaudières continuait à recevoir de son inspecteur lui parurent si graves qu'il se décida à procéder personnellement à un examen pour se rendre compte de la situation. Cet examen, portant sur les chaudières de plusieurs bateaux, eut lieu à Ouchy le 16 octobre 1891. Huit jours après, c'est-à-dire le 24 octobre 1891, le directeur écrivait à la direction de la Compagnie de navigation :

« Comme vous le savez, les chaudières de vos bateaux Mont-Blanc, Aigle, Guillaume-Tell, etc., sont si défectueuses qu'elles n'offrent plus la sûreté nécessaire pour le service, mais qu'elles doivent être réparées à fond ou remplacées par des neuves. Nous devons donc exiger que l'un ou l'autre soit immédiatement fait... Dans le cas où vous ne seriez pas d'opinion que l'état des chaudières susdites soit dangereux, et où vous croiriez que les défauts que nous vous avons fait connaître plusieurs fois n'ont pas l'importance que notre

inspection y attache, nous sommes prêts à vous envoyer un de nos inspecteurs les plus âgés et les plus expérimentés, pour qu'il fasse une nouvelle inspection. »

La Navigation ayant répondu par son directeur qu'elle était d'accord que les réparations devaient être faites, le directeur de la Société suisse des propriétaires de chaudières répliqua, le 1^{er} novembre 1891 par la lettre suivante :

« En possession de votre très honorée du 29 octobre, nous vous faisons remarquer seulement que déjà depuis des années nous vous avons rendus attentifs au mauvais état des chaudières en question, et sur ce qu'on devrait prendre en vue de la réparation, en vous recommandant de ménager les chaudières autant que possible en attendant. Nous n'avions pas cru devoir faire des démarches sérieuses, puisque nous vous avons notifié chaque fois les fentes, et puisque vous possédez un personnel technique qui sait ce que l'on fait en pareil cas. Nous avons donc toujours espéré que quelque chose serait fait, et notre inspecteur nous consolait aussi de temps en temps en nous écrivant qu'à telle et telle époque la réparation ou le remplacement suivrait. Nous avons supposé aussi qu'on avait commencé maintenant avec les améliorations, mais nous dûmes apprendre à notre regret que jusqu'à présent rien de définitif n'avait été décidé. Après avoir attendu si longtemps, nous trouvâmes qu'il était de notre devoir de vous faire parvenir une exhortation plus sérieuse, croyant qu'il n'est pas encore trop tard pour corriger les plus grandes fautes jusqu'à la saison prochaine. D'après notre avis il serait même possible encore à présent de recevoir de nouvelles chaudières pour l'un ou l'autre bateau jusqu'à la saison d'été de 1892. Du reste vous consentez avec nous en ce qu'il y a nécessité d'entreprendre des améliorations, et nous attendons qu'après avoir délibéré avec notre inspecteur à Lausanne, vous les commencerez tout de suite. »

À la suite de cette lettre, M. Sury, inspecteur de la Société suisse des propriétaires de chaudières, eut une conférence avec S. RoCHAT, directeur de la Navigation. En rendant compte à son directeur du résultat de l'entrevue, M. Sury

écrivait, le 5 novembre, qu'il avait trouvé Rochat furieux de la lettre qu'il avait reçue, mais qu'il avait promis de remplacer les chaudières du Mont-Blanc le plus tôt possible.

A peu près à la même époque, soit dans le courant d'octobre, à l'occasion d'une visite faite au chantier de la compagnie par l'inspecteur Stierlin, de la maison Escher, Wyss & C^{ie}, le remplacement des chaudières du Mont-Blanc fut décidé en principe par la délégation du Conseil d'administration, et, à la suite de cette décision, MM. Escher, Wyss & C^{ie} remirent à la direction de la compagnie un devis pour la réfection des chaudières et des machines du Mont-Blanc, prévoyant un délai de cinq mois pour les chaudières et de sept mois pour les machines.

Ni le Conseil d'administration, ni la Délégation n'avaient toutefois été mis au courant par le directeur Rochat du véritable état des choses ; notamment le directeur n'avait jamais communiqué ni au Conseil ni à la Délégation les lettres des 24 octobre et 5 novembre du directeur de la Société des propriétaires de chaudières à vapeur.

En janvier ou février 1892, M. Geisendorf, président du Conseil d'administration, qui déjà précédemment s'était plaint de ce que la Délégation n'était pas suffisamment renseignée par le directeur, mit par hasard la main, au cours d'une de ses visites dans les bureaux de la compagnie, sur la lettre du 24 octobre précédent, susvisée, dont le contenu excita sa surprise.

Mise en éveil par cette découverte, la Délégation demanda des explications à Rochat, qui répondit que des réparations avaient été faites et allaient être faites aux chaudières du Mont-Blanc. Celui-ci avait effectivement été mis au chantier d'Ouchy, d'où il ne partit que le 1^{er} juin 1892 pour reprendre le service régulier d'express entre Genève et le Bouveret.

A cette époque, les chaudières n'avaient été ni remplacées, ni réparées à fond. Le 4 juin elles furent visitées à Genève par M. Antoine Moré, expert mécanicien, délégué par le Département de justice et police, qui en référa dans les termes suivants :

« Aujourd'hui 4 juin 1892 je me suis rendu à bord du bateau le Mont-Blanc, afin de vérifier les chaudières, qui ont été réparées cet hiver au chantier de la compagnie à Ouchy. *Malgré cela elles laissent beaucoup à désirer.* Ce qui est à craindre, c'est que les pièces rapportées viennent à manquer. Tout le reste est bien. »

Le 17 juin 1892, rendant compte d'une seconde inspection, le même mécanicien écrivait :

« J'ai constaté que les chaudières coulaient toujours la même chose. J'ai fait les mêmes observations que le 4 juin, jour de ma première visite. »

Presque en même temps, les chaudières du Mont-Blanc, ainsi que celles d'autres bateaux de la même compagnie, étaient soumises à l'examen de la Commission vaudoise de navigation, qui, dans son rapport au Département des travaux publics, déclarait que le résultat de l'inspection avait été satisfaisant sous tous les rapports.

A la suite de cette déclaration, le Département des travaux publics du canton de Vaud accordait à la compagnie l'autorisation d'entrer en service, dans les eaux vaudoises du Léman, avec plusieurs bateaux à vapeur, au nombre desquels se trouvait le Mont-Blanc. Cette autorisation, datée du 29 juin 1892, était valable jusqu'au 1^{er} juillet 1893. La direction de la compagnie n'avait pas même attendu cette autorisation pour faire reprendre au Mont-Blanc son service d'express, à partir du 1^{er} juin. Pendant les premiers jours rien d'anormal ne se produisit en ce qui concerne les chaudières, mais le 6 juillet 1892, un des hommes de l'équipage entendit un sifflement produit par une fuite de vapeur.

Le lendemain, entre une et deux heures de l'après-midi, le même sifflement fut entendu par le mécanicien du bateau, Fornerod, qui, après un examen fait dans les eaux de Bouveret, constata une fuite au dôme de vapeur. Pendant la course de retour à Genève, le sifflement fut de nouveau entendu par ledit mécanicien et par les hommes de l'équipage.

Arrivé à Genève vers 10 heures du soir, le mécanicien Fornerod descendit avec le mécanicien-adjoint Miéville dans

la chaudière, pour inspecter le dôme de vapeur, mais le courant d'air déterminé par la fuite ayant éteint la bougie, il ne lui fut pas possible de procéder à l'examen.

Le 8 juillet, au matin, Fornerod fit enlever la paroi et le capot des chaudières, et il constata la présence d'une fente de 15 centimètres de longueur à la courbure de la calotte du dôme. Cette constatation faite, il rédigea son rapport du 7 juillet dans les termes suivants :

« Je suis un peu inquiet. J'ai découvert que le dôme des chaudières est fendu à l'angle du fond arrière, sur une longueur d'au moins 15 centimètres. Ce matin je suis allé dessous, entre les chaudières, où j'ai pu constater le fait.

» Il faudrait mater, mais il ne faudrait pas, si c'est Pinchetti, qu'il aille en faire part au visiteur ; ne serait-il pas préférable de prendre pour quelques heures, le matin, un ouvrier à Genève, qui, en même temps, me materait deux ou trois pinces ? — S'il était possible que monsieur le Directeur puisse venir, course 15 jusqu'à Evian. »

Fornerod a déclaré plus tard que cette invitation faite au directeur avait pour but de discuter avec lui la question de savoir s'il n'y avait pas lieu d'arrêter le bateau.

Le même matin du 8 juillet, le mécanicien-adjoint Miéville, voyant la fuite qui laissait échapper un petit jet de vapeur, dit à un des hommes de l'équipage : « Nous allons nous arrêter. Regarde voir comme ça perd ! »

Un autre homme de l'équipage, après avoir dit à un de ses camarades, en lui montrant la fuite : « Cela ne devrait pas siffler ainsi, » appela le mécanicien Fornerod, qui répondit : « Ce n'est rien, l'ouvrier viendra demain matin. »

Malgré ces constatations et les alarmes qu'elles avaient provoquées, le bateau se mit en marche et suivit son itinéraire habituel. Le sifflement produit par la fuite de la vapeur se fit entendre pendant tout le voyage. A l'arrivée à Ouchy, Fornerod remit au facteur de la compagnie le rapport qu'il avait rédigé le matin à Genève ; le rapport fut porté au bureau, où l'employé Lecomte, après en avoir pris connaissance, le remit immédiatement au directeur Rochat à deux heures

et demie de l'après-midi, en lui signalant la fuite dont parlait Fornerod.

Rochat sortit vers trois heures avec le rapport, se rendit au chantier, communiqua le rapport au mécanicien en chef Lips, et discuta avec lui la question de savoir s'il y avait lieu de laisser le Mont-Blanc faire sa course le lendemain ; il finit par décider d'envoyer à Genève l'ouvrier Pinchetti, en lui disant qu'il y avait une fissure au fond du dôme, qu'il fallait aller parler à Fornerod au passage du bateau et s'arranger avec lui.

Après cela, au lieu d'aller attendre le passage du bateau et d'aller jusqu'à Evian, ainsi que l'avait conseillé Fornerod dans son rapport, pour se rendre compte personnellement de l'état des choses et des mesures qu'il réclamait, Rochat retourna à son bureau.

L'ouvrier Pinchetti, par contre, se rendit au passage du Mont-Blanc à Ouchy, à 4 h. 20 du soir, et causa avec Fornerod, qui lui signala la présence d'une fuite dans le dôme et lui recommanda de n'en rien dire à personne.

Le soir, Pinchetti partit par le train de nuit pour Genève et alla voir Fornerod, qui lui dit qu'il fallait mater le fond du dôme, où il y avait un petit sifflet, et ajouta qu'on allait d'ailleurs arrêter le bateau pour quelques jours, pour faire les réparations. Après cela Pinchetti entra dans le dôme et procéda au matage de la fissure. Il déclara plus tard qu'il n'avait pas pu travailler convenablement, parce qu'il faisait trop chaud dans le dôme, et qu'il n'y était resté qu'un quart d'heure.

Pinchetti sorti du dôme, les hommes de l'équipage replacèrent le capot et la paroi qui le recouvraient. A ce moment Fornerod se trouvait en ville, et à son retour le dôme était déjà couvert, de sorte qu'il ne put pas même constater quelles réparations y avaient été pratiquées. Il se borna à renouveler à Pinchetti la recommandation de ne rien dire à personne.

Au moment où le bateau allait partir pour faire sa course habituelle le 9 juillet, un des bateliers dit à Pinchetti : « Est-ce qu'on va se faire casser la gueule aujourd'hui ? » à quoi Pinchetti répondit : « Ma foi non ; du reste on n'en parle pas. »

Pendant tout le trajet de Genève à Ouchy, les hommes de l'équipage entendirent le sifflement de la vapeur s'échappant par la fissure du dôme. Fornerod en fit la remarque à Pinchetti, en lui disant que cela sifflait comme le jour avant, et il rédigea son rapport du 8 juillet en ces termes :

« Pinchetti est venu pour mater la fuite du dôme, mais il n'y a rien de fait. Je lui ai dit d'attendre que l'on soit un peu en pression, mais rien, — il s'est rechangé et ne s'est plus occupé de la fuite. *Ça perd comme avant.* C'est quand il y a demi ou une atmosphère que l'on voit le mieux. S'il y avait plus de place, que je puisse y faire, mais lorsque je suis descendu il n'y a plus moyen de me retourner. S'il était possible de m'envoyer Favre au lieu de Pinchetti, il est probable qu'il aurait meilleure volonté. »

Le Mont-Blanc arriva à Ouchy à l'heure réglementaire, lorsque tout à coup l'explosion du dôme de vapeur se produisit, ainsi qu'il a été dit plus haut.

Au moment de l'explosion, un des employés de la Compagnie de navigation, qui se trouvait à Ouchy, s'écria : « Pan ! ça y est ! » Interrogé ensuite sur le motif de cette exclamation, il déclara qu'en entendant la détonation il avait immédiatement pensé au rapport de Fornerod et au mauvais état des chaudières du Mont-Blanc, qui était connu.

Immédiatement après la catastrophe, le directeur Rochat, descendu à Ouchy, eut une conversation avec Fornerod, qu'il engagea à modifier son rapport du 7 juillet. Plus tard, ayant pris connaissance du rapport du 8 juillet, il invita Fornerod à le modifier aussi, et le pria de recommander à Pinchetti et aux chauffeurs du Mont-Blanc de ne pas parler de la fuite du dôme.

Rentré à Genève le lendemain au soir, Fornerod modifia de la manière suivante ses rapports du 7 et du 8 :

Rapport du 7. « Il y a du matage à faire aux chaudières. Ne serait-il pas préférable de prendre un ouvrier à Genève au lieu de faire descendre un ouvrier du chantier ? »

Rapport du 8. « Le chaudronnier est descendu pour mater les pinces et quelques entretoises. Ça perd toujours un peu ; il est bon qu'il descende pour terminer ce qui reste à faire. »

Ces deux nouveaux rapports furent remis par Fornerod le 11 juillet à M. Lecomte, employé de la Compagnie de navigation.

L'enquête amena aussi à la constatation de la circonstance qu'au cours de la période d'exploitation de 1892, les soupapes de sûreté du Mont-Blanc avaient été surchargées. Lors de la même occasion à propos de laquelle il avait prié Fornerod de changer ses rapports du 7 et du 8 juillet, Rochat l'invita aussi à faire disparaître les surcharges, ce qu'il fit en les jetant dans la chaufferie.

Les experts, professeur Grenier et Michaud, ingénieurs-mécaniciens, chargés par le Juge d'instruction de rechercher les causes de l'explosion, déposèrent le 21 juillet 1892 un rapport dont les conclusions sont conçues comme suit :

1° La rupture de la calotte du réservoir de vapeur du Mont-Blanc doit être attribuée à l'existence de la crevasse et de la fissure.

2° Cette crevasse et cette fissure sont le résultat de la corrosion de la tôle de la calotte, par l'eau de condensation retenue au fond du réservoir de vapeur par le fait de la position des cuissards.

3° La marche de la corrosion doit avoir été lente et progressive. Il est difficile de s'expliquer que les effets en aient totalement échappé à l'attention du personnel compétent, ou lui aient paru anodins, s'il les a observés.

4° La détérioration de la tôle s'est finalement révélée par une fuite qui a éveillé l'attention du personnel, à laquelle on n'a apporté d'autre remède qu'un matage non seulement inefficace, mais nuisible.

5° Etant donnée la gravité manifeste de l'avarie, les mesures indiquées étaient, au cas particulier, la mise hors de service immédiate du bateau et le renouvellement des calottes de la chambre à vapeur.

6° La nature chimique du métal de la calotte arrachée a facilité l'œuvre de la corrosion ; ses propriétés mécaniques ont abrégé la durée de la rupture finale, et aggravé ainsi le caractère de l'accident.

Plus tard, à la requête de la défense, le juge d'instruction

chargea M. de Molin, ingénieur civil, ancien directeur des forges d'Anzin, de procéder à une expertise complémentaire qui fut déposée le 15 octobre 1892 et dont les conclusions sont de la teneur suivante :

I. La rupture de la calotte du réservoir de vapeur du Mont-Blanc doit être attribuée à deux causes :

1° L'existence d'une crevasse et d'une fissure ;

2° Une surélévation de la pression au-dessus du chiffre normal de 6 atmosphères, pendant l'arrêt à Ouchy.

II. La crevasse est le résultat de l'érosion de la tôle par l'eau de condensation retenue au fond du réservoir de vapeur par la disposition des cuissards. La fente est le résultat de la crevasse attaquant le congé de l'embouti à l'intérieur et des gerçures ou petites fissures produites à l'extérieur du congé par un emboutissage trop rude, pliant la tôle parallèlement à ses fibres. La fente s'est révélée lorsque les fissures, aggravées par le temps, ont atteint les parties les plus profondes de la crevasse.

III. La gravité de l'avarie a dû échapper absolument au personnel technique du bateau, qui ignorait l'existence de la crevasse, et a pu croire à un simple défaut de soudure, fait assez fréquent dans les tôles des chaudières.

Le remède demandé par le mécanicien, le matage des lèvres de la fente, prouve qu'il en a été ainsi. Dans le cas particulier, ce matage était inutile, mais non nuisible. Il est évident du reste que, dans ces conditions, le personnel a pu croire qu'il n'y avait pas de danger immédiat.

IV. Etant donnée l'ignorance dans laquelle se trouvait le personnel sur la gravité de l'avarie intérieure, et la circonstance qu'on a pu croire à un défaut de soudure, le personnel ne pouvait pas conclure à la mise hors de service immédiate du bateau. Un homme du métier aurait plutôt pensé à la nécessité de réparer la calotte en remplaçant la partie malade par une pièce rapportée.

V. Si les fibres de la tôle n'avaient pas été tangentes ou parallèles à l'érosion intérieure du congé, la fuite ne se serait pas produite.

Les trois experts susnommés, interpellés plus tard, au cours de l'instruction du procès civil, sur la question de savoir si la fente du dôme du Mont-Blanc, signalée dans le rapport de Fornerod, aurait pu à elle seule, sans les corrosions intérieures, occasionner l'explosion, ont répondu dans les termes ci-après :

Les experts estiment que la présence d'une solution de continuité de 15 centimètres environ de longueur, dans le congé de la calotte d'un dôme de vapeur d'une chaudière de 1^m30 de diamètre, ne saurait déterminer à elle seule la déchirure totale de cette calotte. Pour qu'elle se produise, il faut l'intervention de causes additionnelles, telles que des corrosions intérieures ou extérieures, diminuant la résistance de la tôle dans le voisinage immédiat de la fente. L'existence, constatée par l'extérieur du dôme, d'une fissure de 15 centimètres, laissant fuir la vapeur, ne constituait donc pas en elle-même un danger immédiat, mais elle appelait à bref délai l'examen minutieux par l'intérieur et par l'extérieur de la région avariée, et, dans ce but, l'arrêt du bateau. Cet examen aurait permis de déterminer exactement la nature et l'étendue du mal, et en particulier de reconnaître s'il s'agissait d'une simple défectuosité locale et inoffensive, ou si au contraire l'avarie était plus profonde et plus grave. En tout état de cause il y avait lieu d'arrêter la fuite d'une façon ou d'une autre.

Les experts ajoutaient que les explosions de dômes de chaudières étaient extrêmement rares, et qu'ils n'avaient connaissance d'aucun accident de cette nature arrivé à une chaudière de navigation en dehors du cas du Mont-Blanc.

Les constatations de fait plus haut résumées et les conclusions de l'expertise Grenier-Michaud amenèrent le Juge d'instruction à conclure qu'il y avait lieu de suivre contre le directeur Rochat, le mécanicien en chef Lips et le mécanicien Fornerod, dont l'arrestation avait été ordonnée dans l'inter valle.

Comme il était établi qu'au moment de la catastrophe le Mont-Blanc faisait le service postal, l'enquête fut transmise au

Conseil fédéral, pour qu'il eût à statuer, conformément à l'art. 74 du Code pénal fédéral, si l'affaire devait être renvoyée aux assises fédérales ou aux autorités cantonales.

Le Conseil fédéral ayant décidé, par arrêté du 23 août 1892, de renvoyer l'affaire aux tribunaux vaudois, en les invitant à appliquer les dispositions du prédit code, et spécialement celles des art. 67 et 74, les sieurs Samuel RoCHAT, directeur, Melchior Lips, mécanicien en chef, et Charles Fornerod, mécanicien du Mont-Blanc, furent traduits devant le tribunal criminel du district de Lausanne comme accusés d'avoir par imprudence, par négligence ou par inobservation des devoirs de leur place, exposé à un grave danger des personnes transportées par le bateau à vapeur le Mont-Blanc, et d'avoir ainsi causé la mort de vingt-six d'entre elles, délit auquel paraissent applicables les dispositions des art. 67, 68 et 74 du Code pénal fédéral et, — subsidiairement d'avoir, dans les circonstances susindiquées, causé par négligence ou par imprudence la mort de 26 personnes, délit auquel paraissait applicable la disposition de l'art. 217 du Code pénal vaudois.

La Société suisse d'assurance intervint comme partie civile au procès, qui fut jugé à Lausanne du 17 au 24 octobre 1892, et qui aboutit à un verdict de non-culpabilité en faveur des accusés, aussi bien sur le chef principal que sur le chef subsidiaire d'accusation.

A la suite de ce verdict la Winterthour sortit des débats sans formuler de conclusions, et le tribunal criminel, sur celles du Ministère public, prononça l'acquiescement des accusés par un jugement qui devint définitif, — un recours en cassation interjeté par le procureur-général du canton de Vaud, sur l'invitation du Conseil fédéral, ayant été rejeté par arrêt de la Cour de cassation pénale du 28 novembre 1892.

Dans l'intervalle la Compagnie de navigation, se conformant au *modus vivendi* stipulé avec la Société d'assurance, avait procédé à la liquidation et au paiement des indemnités réclamées par les ayants droit des victimes, et dès que le jugement pénal fut intervenu, elle avait, à plusieurs reprises, sollicité la Winterthour de lui faire connaître sa détermination. Ces sol-

licitations n'ayant pas abouti, la Compagnie de navigation ouvrit action, par exploit du 14 janvier 1893, aux fins de faire prononcer qu'en vertu de l'assurance contractée avec elle, la Winterthour était tenue de relever la demanderesse des conséquences de l'accident survenu le 9 juillet, ce dans les limites déterminées par le contrat, soit à raison de 15 000 francs au maximum par victime, et de 200 000 francs au maximum pour l'ensemble du sinistre, et qu'en conséquence la défenderesse était d'ores et déjà débitrice de sa part des indemnités payées aux victimes, dans les limites susindiquées.

L'exploit indiquait en détail ces sommes, dont le montant total ne s'élevait alors qu'à 98 600 francs, mais il contenait la réserve d'y ajouter ensuite celles qui devraient être payées encore pendant la liquidation en cours. C'est ce qui eut lieu en effet dans la suite, les paiements d'indemnités, calculées à raison de 15 000 francs par personne, ayant dépassé en cours d'instance la somme de 200 000 francs. Aussi la demanderesse modifia-t-elle ses conclusions primitives, en ce sens qu'elle requit que la Compagnie de Winterthour fût condamnée à lui payer la somme totale de 200 000 francs, avec intérêts.

Les arguments développés par la Compagnie de navigation à l'appui de sa demande sont en résumé les suivants :

La validité de la police et les limites de la responsabilité de la Winterthour, quant à la somme, ne sont pas en discussion. Le seul point litigieux consiste à savoir si la Société d'assurance peut invoquer la disposition de l'art. 10 de la police pour prétendre qu'elle n'est pas tenue de supporter les conséquences de la catastrophe du Mont-Blanc. Cet article dispose que par le seul fait du paiement la Société d'assurance est subrogée à la Compagnie de navigation dans tous les droits de cette compagnie contre toutes les personnes responsables à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, mais qu'elle renonce à faire valoir ce droit de recours contre la Compagnie de navigation ou contre ses employés, à moins que ces derniers n'aient commis une action criminelle. Pour invoquer cette disposition comme un motif de libé-

ration, la société défenderesse devrait donc prouver, en fait, que c'est l'action criminelle des employés de la compagnie qui a causé l'explosion du Mont-Blanc, et, en droit, que cette circonstance entraîne la nullité de ses engagements. La prémisses de fait n'existe évidemment pas, puisqu'un jugement, aujourd'hui définitif, a libéré tous les prévenus. Même en admettant que la partie adverse, fondée sur la disposition de l'art. 59 C. O., puisse faire abstraction de ce jugement, la preuve de l'existence d'une action criminelle serait tout à fait impossible. Dans le langage de la conversation courante, les termes *action criminelle* peuvent sans doute s'appliquer à toute grave infraction à la morale, mais dans les contrats ces mots sont employés dans leur signification juridique, d'après laquelle ils désignent une action punie par la loi à *titre de crime*, par opposition à l'action coupable réprimée à titre de simple délit ou de simple faute. Supposer que les parties auraient entendu libérer la Société d'assurance dès que la cause de l'accident serait due à une faute ou même à un délit ne renfermant pas l'intention dolosive caractéristique de l'action criminelle, serait faire outrage au bon sens et méconnaître leur intention évidente. Pour que l'art. 10 pût trouver son application, il faudrait donc prouver que la catastrophe du 9 juillet 1892 a été le résultat d'une intention criminelle, ce qui non seulement n'a jamais été prouvé, mais n'a même jamais été allégué. En effet, les accusations dont Rochat et consorts ont été appelés à répondre excluaient formellement l'intention et la volonté criminelles, et ne se basaient que sur des actes de négligence ou d'imprudence. Il n'y a donc eu dans l'accident du Mont-Blanc ni crime, ni action criminelle dans le sens de la police. En fût-il même autrement, que l'art. 10 ne pourrait pas davantage être invoqué à l'appui d'une exception libératoire, parce que sa signification est bien différente de celle qui lui est attribuée par la Société d'assurance. La clause contenue dans l'art. 10 ne signifie pas, en effet, que la Winterthour renonce à faire valoir son droit de recours soit contre la société, soit contre ses employés, à l'exception des cas où l'accident aurait été causé par une action criminelle,

mais cette clause signifie par contre qu'elle renonce à exercer le recours contre la Compagnie de navigation toujours et dans toute éventualité, tandis qu'à l'égard des employés de la compagnie elle y renonce seulement à condition qu'ils n'aient pas été la cause de l'accident par une action criminelle. L'art. 10 ne pourrait donc être invoqué par la Société d'assurance que pour exercer un recours contre les employés coupables, mais non pas pour se soustraire à l'obligation de rembourser à la Compagnie de navigation les sommes payées à titre d'indemnité, dans les limites déterminées par la police d'assurance.

La société défenderesse a conclu avec dépens à libération des conclusions de la demande, en se fondant en substance sur les arguments ci-après :

En vertu de l'art. 10 de la police, la Société d'assurance est subrogée à la Compagnie de navigation jusqu'à concurrence des sommes payées aux sinistrés, dans tous les droits de la compagnie contre les personnes responsables de l'accident à quelque titre que ce soit. La Société de Winterthour renonce à faire valoir ce droit contre la Compagnie de navigation elle-même ou contre ses employés, à moins que ces derniers n'aient commis une action criminelle. Cette clause signifie que le droit de recours de la Société d'assurance existe en principe contre toutes les personnes responsables de l'accident. Lorsque toutefois c'est la compagnie elle-même ou ses employés ou ouvriers qui sont responsables de l'accident, le droit de recours ne pourra être exercé que lorsque les employés ont commis une action criminelle, mais dans ce cas la Winterthour a le choix de diriger son action en recours, soit contre les employés coupables directement, soit contre la Compagnie de navigation responsable de ses employés. L'interprétation donnée par la Compagnie de navigation à l'art. 10 de la police est inadmissible. Si l'intention des parties avait été de renoncer en tout cas à l'action récursoire contre la Compagnie de navigation, et de la réserver uniquement contre les employés coupables d'avoir causé l'accident par une action criminelle, elle aurait adopté une toute autre rédaction.

Il n'y avait d'ailleurs aucun motif pour que la Société d'assurance s'interdit à l'avance, et d'une façon absolue, tout exercice de son droit de recours contre la Compagnie de navigation elle-même, pour ne le faire valoir que contre ses employés personnellement responsables de l'accident. Il pouvait par contre se présenter des cas où, comme dans l'espèce, la Société d'assurance pouvait se trouver appelée tout naturellement à faire valoir son droit de recours directement contre la Compagnie de navigation, afin d'éviter le paiement inutile d'une indemnité contestée, suivi immédiatement d'une action en restitution. Il faut donc admettre en principe que la Société d'assurance a voulu, en cas d'*action criminelle*, réserver son droit de recours, soit contre la Compagnie de navigation, soit contre ses employés, que ce droit peut dans l'espèce être exercé sous la forme d'un refus de paiement, et il ne reste plus qu'à examiner si, en réalité, l'accident ensuite duquel la compagnie demanderesse a dû payer, à titre d'indemnité, les sommes dont elle réclame le remboursement, doit ou non être attribué à une action criminelle de ses employés. A cet égard la Compagnie de navigation a prétendu exclure l'existence d'une action criminelle par deux motifs : d'abord parce que le crime est l'acte frappé d'une peine infamante, ce qui n'aurait pas pu avoir lieu dans le cas actuel, même en cas de condamnation ; — en second lieu, parce que le crime ne peut pas exister sans une intention dolosive et directe de nuire, ce qui n'a pas même été allégué. Mais l'un et l'autre de ces arguments sont dénués de fondement. Il est erroné de prétendre que sous le nom de crime on puisse désigner seulement une action punie par la loi d'une peine infamante ; le Code pénal fédéral connaît plusieurs crimes qui sont punis simplement de l'emprisonnement, peine qui ne peut certainement pas être considérée comme infamante. Par contre le Code pénal fédéral ne contient aucune disposition déterminant quelle est la différence entre les crimes et les délits. Il est vrai que le Code pénal français divise les actions criminelles en crimes, délits et contraventions, et fait reposer cette division non sur la nature intrinsèque des actes, mais sur la

nature de la peine infligée. Mais il n'en est pas moins vrai que cette division est très vivement critiquée dans la doctrine, et que rien n'autorise à croire que les parties qui ont stipulé la police d'assurance dont il s'agit aient voulu attribuer à l'expression « action criminelle » la signification que lui attribue la législation française. L'intention des parties, si elle était douteuse, devrait plutôt être recherchée et déterminée à l'aide des expressions, analogues ou identiques, employées dans la législation suisse, et cet examen démontre que l'expression « action criminelle » y est employée pour indiquer toute action tombant sous le coup du Code pénal, mais sans égard à la qualité de la peine, et sans égard à la circonstance qu'il y ait dol ou simple faute. A l'appui de cette manière de voir, la société défenderesse cite la disposition de l'art. 4 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de transport, statuant qu'il ne peut être réclamé d'indemnité, s'il est prouvé que la personne tuée ou blessée s'était mise en rapport avec l'entreprise en commettant un *acte criminel* ou déloyal. L'expression « acte criminel » est ici employée évidemment pour indiquer tout acte puni par la loi pénale, par opposition à l'acte déloyal, qui ne relève que de la morale, et il est permis de supposer qu'en rédigeant le contrat les parties ont emprunté à la loi régissant cette matière le mot et la signification dans laquelle il est employé. Au surplus il s'agit ici uniquement d'apprécier un contrat de droit civil. C'est donc au juge qu'il appartient d'apprécier souverainement les actes commis par RoCHAT, Fornerod et Lips, et de dire s'ils constituent ou non les actes criminels dans le sens de la police. Le juge n'est pas lié, dans la solution de cette question, par le jugement qui a acquitté les prévenus. Il reste libre de donner aux mots « action criminelle » un autre sens que celui qu'ils peuvent avoir dans la législation pénale de la Confédération ou des cantons. Le juge civil reverra les diverses phases de l'accident du 9 juillet, et en appréciant à nouveau la conduite de la Compagnie de navigation, de son directeur et de ses employés, il dira s'ils ont ou non commis une action criminelle dans le sens du

contrat. A ce point de vue la partie défenderesse résume comme suit les faits d'où elle entend déduire la preuve d'une action criminelle :

Alors que les chaudières du Mont-Blanc dataient de 1875, qu'elles étaient par conséquent arrivées au terme de leur existence normale, alors en outre qu'elles étaient depuis longtemps signalées comme en mauvais état, le directeur et ses employés n'ont pas voué à cet état de choses l'attention nécessaire. Ils n'ont ni remplacé les chaudières en temps voulu, ni pris en vue de la campagne du Mont-Blanc de 1892 les mesures requises par la plus simple prudence. Dans les journées qui ont immédiatement précédé la catastrophe, les fautes commises par le directeur et par les employés de la compagnie apparaissent comme plus lourdes et plus graves encore. Le 7 juillet, le mécanicien Fornerod adressait à la direction un rapport qui aurait dû l'alarmer. Au lieu de se rendre sur le bateau pour se renseigner directement sur l'importance des avaries signalées, le directeur se borne à envoyer un simple ouvrier chaudronnier chargé de faire un matage, et il ne se préoccupe même pas de se renseigner sur le résultat de l'opération. Quant à Fornerod, il devait dès le 8, et à plus forte raison dès le 9 juillet au matin, ne pas partir et demander des instructions. Au lieu de cela, il ordonne un matage que les experts ont déclaré nuisible et dangereux, et il part, sans même se donner la peine de constater si ce matage a été fait et dans quelles conditions. En route il entend le sifflement qui lui révèle l'inutilité de son remède, et cependant il continue sa course et il ne diminue pas même la pression. Cette conduite ne peut être considérée autrement que comme criminelle, d'autant plus que tous les experts et les témoins entendus au procès ont été unanimes pour déclarer qu'étant donnée la gravité manifeste des avaries existantes, la seule mesure indiquée était la mise hors de service du bateau et le renouvellement des calottes de la chaudière à vapeur. La société défenderesse fait remarquer en dernier lieu que la catastrophe du 9 juillet 1892 s'est trouvée incontestablement dans un rapport de causalité avec les négli-

gences et imprudences du directeur de la Compagnie de navigation et de son personnel.

Après avoir ainsi conclu à sa libération en s'appuyant sur la disposition de l'art. 10 de la police, la société défenderesse, se plaçant à un autre point de vue, a soutenu que, même en admettant que cette disposition dût être interprétée dans le sens indiqué par la Compagnie de navigation, elle ne pourrait pas avoir pour effet de déroger aux principes généraux du droit régissant le contrat d'assurance. D'après sa manière de voir, ces principes exigeraient que les risques qui font l'objet de l'assurance proviennent d'événements fortuits ou de force majeure, ou du moins d'événements présentant ce caractère par rapport à l'assuré. L'assureur ne doit donc pas répondre des dommages causés par la faute ou par la négligence de l'assuré, et il doit être déchargé de toute responsabilité, si la faute de l'assuré est telle qu'il ne l'aurait évidemment pas commise s'il n'eût pas été assuré. Or tel est bien le cas dans l'espèce : la faute du directeur Rochat et de ses employés ne revêt pas le caractère d'une simple imprudence, moins encore d'une erreur technique. Elle revêt par contre presque un caractère intentionnel. Le directeur aurait pu empêcher le désastre s'il l'avait voulu : il n'avait qu'à prendre les mesures que la prudence la plus élémentaire lui indiquait, mais il ne l'a pas voulu. Se sentant assuré, il a préféré courir les risques d'un accident. Il est permis de croire que si le directeur Rochat, amateur des économies et soucieux à l'excès des deniers de la compagnie, n'avait pas senti derrière lui la garantie de l'assurance, il n'aurait pas pris la décision qu'il a prise et eût préféré éviter la possibilité d'un accident dont il ne pouvait évidemment pas prévoir à l'avance l'étendue, mais qu'il devait cependant redouter. A ce point de vue, même à défaut d'une clause spéciale prévoyant ce cas de libération, la Société d'assurance est déliée de ses obligations. A ce sujet la société défenderesse a fait remarquer encore qu'il ne s'agissait point, dans l'espèce, du fait d'un employé, mais du fait de la Compagnie de navigation elle-même. En effet, c'est la compagnie qui avait été informée,

par l'intermédiaire de ses organes réguliers, du mauvais état des chaudières du Mont-Blanc ; c'est à elle, soit à son directeur, qu'était parvenu le rapport Fornerod, signalant un danger immédiat ; c'était elle, enfin, qui avait donné à Fornerod l'ordre de marcher. On se trouve donc en présence d'une faute de la compagnie elle-même, et comme cette faute revêt un caractère de telle gravité que la compagnie ne l'aurait point commise si elle n'avait pas été assurée, c'est elle seule qui doit en supporter les conséquences.

Fondée sur ces arguments, la compagnie défenderesse a formulé comme suit ses conclusions :

En premier lieu elle a conclu reconventionnellement à ce qu'il soit prononcé :

1° Qu'elle est fondée à faire valoir son droit de recours aux termes de l'art. 10 de la police, contre la Compagnie générale de navigation, en tant que responsable de son directeur et de ses employés ;

2° Que la Compagnie de navigation est tenue de la relever de toutes les conséquences de l'accident du 9 juillet 1892 ;

3° Que la compensation doit s'opérer entre les sommes réclamées par la Société d'assurance, en vertu de l'art. 10, et celles réclamées par la Compagnie de navigation en vertu de la police.

Eventuellement et subsidiairement, la Winterthour a conclu en outre à ce qu'il soit prononcé :

1° Qu'elle est libérée des obligations résultant pour elle du contrat d'assurance ;

2° Qu'en conséquence elle est dispensée de relever la Compagnie de navigation des conséquences de l'accident survenu le 9 juillet et de lui payer les sommes réclamées en demande.

Par arrêt du 3 août 1894, la Cour civile du canton de Vaud, statuant en la cause, a admis en plein les conclusions de la compagnie demanderesse, et a condamné en conséquence la Société d'assurance au paiement de la somme de 200 000 francs, avec intérêt à 5 % dès la date respective de chaque paiement intervenu, en écartant les conclusions tant libératoires que reconventionnelles de la défenderesse.

Cet arrêt se fonde en substance sur les motifs ci-après :

Dans sa plaidoirie la Compagnie de navigation, outre les arguments qu'elle avait déjà développés dans sa demande, a soutenu une nouvelle thèse consistant à dire que la Société d'assurance, qui était intervenue comme partie civile dans le procès pénal, ne pouvait plus, en présence du jugement d'acquiescement, soutenir de nouveau que la catastrophe du Mont-Blanc devait être attribuée à une action criminelle. La Cour rejette ce nouveau moyen, en s'appuyant sur les considérations suivantes :

Le juge civil ne se trouve pas en présence d'un jugement pénal de condamnation, à la suite d'un verdict de culpabilité du jury, ce qui aurait entraîné pour lui l'obligation d'admettre les faits constatés par le tribunal pénal ; le procès pénal a, au contraire, abouti à un jugement d'acquiescement, ce qui permet au juge civil d'apprécier à nouveau les faits au point de vue de leurs conséquences civiles. En effet, si la Société d'assurance est intervenue comme partie civile au procès, elle n'a formulé aucune conclusion précise contre aucun des accusés. Il ne saurait dès lors être admis qu'elle a succombé dans des droits qu'elle a fait valoir devant le juge pénal, et moins encore que la Compagnie de navigation puisse se prévaloir du jugement au pénal, dans lequel elle n'a pas été partie pour en tirer une exception de chose jugée en sa faveur.

Passant à l'examen de la première demande reconventionnelle de la défenderesse, fondée sur l'art 10 de la police, la Cour a rejeté cette conclusion par le motif qu'aux termes du dit article la Société d'assurance n'est subrogée aux droits de la Compagnie de navigation que du moment où elle a payé les indemnités aux sinistrés ; que son droit de recours est donc subordonné au paiement préalable, et que, comme il est établi dans l'espèce que la Winterthour n'a rien payé, puisque toutes les indemnités ont été réglées directement par la Compagnie de navigation, la demande de ce chef ne peut être admise.

Abordant ensuite le fond de la question, la Cour a écarté brièvement la thèse de la société défenderesse, consistant à

dire qu'elle est libérée de toute obligation, parce que la catastrophe du Mont-Blanc est due à une faute grave de la Compagnie de navigation. Tout en estimant que ce moyen libératoire pouvait paraître fondé en thèse générale, la Cour a jugé inutile de s'y arrêter, en partant du point de vue que dans l'espèce on se trouve en présence d'un contrat d'assurance qui met expressément à la charge de la société défenderesse tous les risques résultant de l'exploitation de la navigation, sans distinction entre ceux qui dérivent d'un cas fortuit, et ceux qui peuvent être attribués à la faute de la Compagnie de navigation, — à la seule exception, contenue dans la dernière partie de l'art. 10 de la police, — concernant les accidents causés par une *action criminelle* des employés. En vertu de cette clause, la Société d'assurance a pris à sa charge tous les risques, excepté ceux qui dérivent d'une action criminelle. La seule question à résoudre consiste donc à rechercher, en se plaçant sur le terrain de l'interprétation des conventions, quels sont le sens et la portée des termes du prédit article. A cet égard, la Cour a estimé que par *action criminelle* les parties ont entendu seulement les actes emportant, de la part de leur auteur, une intention dolosive et coupable, le désir et la volonté de nuire, et que, seuls, des actes de cette nature, constatés à la charge du directeur, du chef mécanicien Lips ou du mécanicien Fornerod permettraient à la société défenderesse d'exercer son recours du chef de l'action criminelle.

Cela étant, la Cour a estimé, en s'appuyant sur le dossier de la cause, que rien n'autorise à imputer une action pareille aux employés de la Navigation. Les deux chefs pour lesquels ils ont été mis en accusation visent des actes de simple imprudence ou de négligence, et non des actes volontaires ou dolosifs. En outre le verdict du jury a absous les accusés et le tribunal criminel les a acquittés par un jugement devenu définitif. Dans ces circonstances et à supposer même que la Société d'assurance ait pu, au moment de l'enquête ouverte au sujet de la catastrophe du Mont-Blanc, envisager comme possible l'existence d'un acte criminel à la charge des em-

ployés de la compagnie, toute idée d'action criminelle a été écartée par le jugement du tribunal criminel, confirmé par la Cour de cassation. Ce jugement se trouve d'ailleurs confirmé sur ce point par les preuves intervenues au cours du procès civil, qui n'ont établi autre chose que des actes de négligence ou des erreurs d'appréciation technique, qui ne sauraient en aucun cas constituer l'action criminelle visée par l'art. 10 de la police. La Cour civile ajoute qu'il est résulté de l'ensemble des débats que l'intention commune a été de n'excepter des risques incombant à la Société suisse en vertu du contrat d'assurance, que ceux concernant une action criminelle, et non ceux provenant de fautes même lourdes, et qu'ainsi, quelle que soit la gravité des fautes que l'on est en droit de reprocher au directeur Rochat, elles ne sauraient être envisagées comme constituant une action criminelle dans le sens de l'art. 10 de la police.

La Société d'assurance la Winterthour a interjeté en temps utile recours au Tribunal fédéral contre ce jugement, dont elle a demandé la réforme dans le sens de ses conclusions libératoires et reconventionnelles, tendant à la faire libérer de l'obligation de payer à la Compagnie de navigation les sommes qui lui sont réclamées. A l'appui de ces conclusions, la société recourante reproduit d'une manière générale, avec quelques nouveaux développements, les arguments, résumés plus haut, qu'elle avait invoqués à l'encontre des fins de la demande. Elle conteste, en particulier, que par « action criminelle » il faille entendre un acte comportant nécessairement de la part de son auteur une intention dolosive ou criminelle ; elle estime que par « action criminelle » on doit entendre toute action susceptible de faire l'objet d'une poursuite pénale, par opposition à la contravention de simple police ou à l'acte, immoral en soi, mais non réprimé par la loi.

La Compagnie de navigation a conclu, de son côté, au maintien du jugement attaqué.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1° La compétence du Tribunal fédéral en la cause est incontestable et n'a été contestée d'aucune part.

2° Le contrat d'assurance conclu entre parties est un pur contrat d'assurance-responsabilité, par lequel la Société de Winterthour assure la Compagnie générale de navigation contre les conséquences de sa responsabilité légale à l'égard d'accidents survenus à des voyageurs ou à des tiers non employés au service de cette dernière. Ce ne sont pas les personnes atteintes par des accidents survenus au cours de l'exploitation, qui sont assurées contre le dommage qui en est résulté pour elles, mais c'est uniquement la Compagnie de navigation qui est assurée contre les conséquences de sa responsabilité légale. Ainsi, d'une part, le contrat ne s'étend point aux accidents d'exploitation dont la Compagnie de navigation ne répond pas aux termes de la loi, par le motif qu'ils sont dus à la force majeure, etc.; d'autre part il embrasse sans restriction aucune les accidents d'exploitation pour lesquels la Compagnie de navigation est responsable, sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant que l'accident est survenu fortuitement, ou qu'il a été causé par la faute de la dite compagnie ou de ses employés. C'est ce qui résulte à l'évidence des art. 1^{er} et 2 de la police, aux termes desquels la Winterthour assure la Compagnie de navigation contre les conséquences de la responsabilité civile que les lois suisse et française sur la matière font peser sur elle, sans faire aucune distinction quelconque en ce qui touche les causes des accidents.

Or la responsabilité légale de la Compagnie de navigation existe en toute première ligne à l'égard des accidents d'exploitation causés par la faute de la compagnie elle-même ou par celle de ses employés. En ne stipulant aucune exception à cet égard, la Société d'assurance a donc aussi assuré la Compagnie de navigation contre la responsabilité qui lui incombe aux termes de l'art. 7 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur, et par conséquent aussi précisément contre la responsabilité qu'elle peut encourir ensuite de dol ou de négligence grave. Ce qui vient d'être dit s'applique aussi aux accidents causés par des actes criminels des employés ou ouvriers de la Compagnie de navigation. La défenderesse invoque, il

est vrai, à ce sujet, l'art. 10 de la police; elle prétend qu'aux termes de cette disposition, elle est en droit, dans ce cas, non seulement d'exercer son droit de recours, pour les indemnités qu'elle a payées, contre la Compagnie de navigation, civilement responsable de ses employés, mais encore d'opposer la compensation de cette prétention à la réclamation formulée en demande. Ce point de vue, qui se trouve à la base de la demande reconventionnelle de la défenderesse, est toutefois évidemment insoutenable.

Un droit de recours de la défenderesse contre l'assurée ne pourrait, dans tous les cas, naître qu'ensuite du paiement du montant de l'assurance effectué par la Société d'assurance; or dans l'espèce celle-ci n'a rien payé; au contraire toutes les indemnités versées aux victimes de l'accident l'ont été par la Compagnie de navigation. Il ne peut donc, d'emblée, être question d'une créance échue de la défenderesse contre la Compagnie de navigation et dès lors compensable à teneur de l'art. 131 C. O.

Si l'art. 10 de la police statuait que, d'une manière générale, l'assurée est responsable vis-à-vis de la Société d'assurance des actes criminels de ses employés et ouvriers, une semblable clause signifierait en réalité que les accidents causés par de tels actes sont exclus de l'assurance, qu'ils ne sont pas couverts par le contrat, et que dès lors ils ne peuvent donner naissance à un droit de créance de l'assurée contre la Société d'assurance. C'est bien à ce point de vue que la défenderesse semble s'être placée dans ses conclusions libératoires; c'est également cette manière de voir qui a été admise par le jugement cantonal. En effet ce jugement part de l'idée que le contrat d'assurance conclu entre parties n'a pas trait aux accidents dus à une action criminelle des employés de l'assurée; il considère dès lors que la question de savoir si l'accident est survenu ensuite d'un acte criminel dans le sens de la police est décisive pour le sort du procès, et il admet les conclusions de la demande par le double motif que l'« action criminelle », dans le sens de la police, signifie un acte comportant de la part de son auteur

une intention dolosive et coupable, et qu'aucun acte semblable ne peut être relevé en l'espèce à la charge des employés de la Compagnie de navigation.

Cette manière de voir n'est pas admissible. La décision de l'instance cantonale à cet égard n'apparaît d'ailleurs pas comme une constatation de fait; elle s'appuie sur les principes de droit régissant l'interprétation de la nature et de la portée juridiques d'une clause insérée dans un contrat, et elle est soumise dès lors au contrôle du Tribunal fédéral. Du reste le jugement cantonal n'a pas motivé son appréciation quant à la signification et à la portée de l'art. 10 de la police, et il paraît avoir admis que cette appréciation n'est point contestée entre parties. Une pareille manière de voir serait toutefois contraire aux actes du dossier, desquels il appert que la Compagnie de navigation a toujours et sérieusement contesté que l'art. 10 de la police contienne une restriction aux obligations de la Société d'assurance. Il y a donc lieu, pour le Tribunal fédéral, de rechercher quel est le sens à donner à cette disposition.

Or le dit article ne détermine point l'étendue des obligations de l'assureur; celles-ci sont fixées aux art. 1^{er} et 2 de la police, et l'art. 10 ne les modifie en aucune manière.

Le dit article vise plutôt une situation essentiellement différente: il n'apporte aucune restriction aux conditions sous lesquelles la Société d'assurance a assumé l'obligation de garantir la Compagnie de navigation; il suppose au contraire cette obligation existante et remplie. Le but de l'art. 10 est uniquement de régler la question de savoir si et dans quelle mesure le fait du paiement a pour effet de transférer à la Société d'assurance les droits de l'assurée, soit de la Compagnie de navigation. Il pose en principe que ce transfert de droit doit s'opérer, et il contient ainsi une clause de subrogation ou de cession. A ce principe le paragraphe final de l'article apporte cependant une exception, en ce sens que la Société d'assurance y déclare « renoncer à faire valoir ce droit de recours contre la Compagnie de navigation elle-même ou contre ses employés ou ouvriers, à moins que ces derniers n'aient

commis une action criminelle. » Bien que la rédaction de cette disposition ne soit pas heureuse, il est certain toutefois qu'elle ne peut avoir le sens que la défenderesse lui attribue. Tout d'abord il est hors de doute que la Société d'assurance renonce à son recours contre les employés ou ouvriers de la Compagnie de navigation, à la seule exception du cas où ces derniers auraient commis une action criminelle; dans ce dernier cas, c'est donc la règle contenue dans la première phrase du dit article qui doit être appliquée, c'est-à-dire que la Société d'assurance est subrogée, par le fait du paiement et pour le montant de celui-ci, aux droits de la Compagnie de navigation vis-à-vis des employés coupables. Mais il importe de remarquer que dans le cas d'actes criminels commis par ses employés, la Compagnie de navigation n'a aucun intérêt à défendre ceux-ci contre des réclamations de la Société d'assurance qui paie; aussi a-t-elle abandonné à la Société d'assurance le recours contre les employés coupables. Or cette considération démontre précisément que la disposition en question ne peut, comme le prétend la défenderesse, signifier qu'en cas d'action criminelle commise par les employés ou ouvriers de la Compagnie de navigation, celle-ci doive être responsable elle-même de son personnel vis-à-vis de la Société d'assurance. Une telle interprétation reviendrait, en effet, comme il a été démontré plus haut, à exclure entièrement de l'assurance les cas de ce genre, et, partant, à libérer la Société d'assurance de son obligation de paiement vis-à-vis de l'assurée. Mais si tel devait être le sens de la dite disposition, la réserve expresse du droit de recours contre l'employé coupable n'aurait plus aucune raison d'être: la Société d'assurance se trouverait simplement dispensée de payer, et elle n'aurait aucun motif de se réserver un droit de recours contre les coupables. A cette considération vient s'ajouter encore la suivante: ainsi qu'il a été dit, l'art. 10 de la police contient une clause de subrogation ou de cession; il détermine sous quelles conditions et dans quelle mesure la Société d'assurance se trouve, en cas de paiement effectué par elle, substituée aux droits de l'assurée, c'est-à-dire de la Compa-

gnie de navigation, vis-à-vis des personnes responsables de l'accident. Or il est de toute évidence que l'assurée, la Compagnie de navigation, ne peut exercer des droits contre elle-même : donc les parties n'ont pu vouloir stipuler, à l'art. 10 de la police, qu'en cas d'accident dû à une cause criminelle, la Société d'assurance pourrait faire valoir, ensuite de sa subrogation aux droits de la Compagnie de navigation, un droit de recours contre cette compagnie elle-même ; que, par conséquent, la Société d'assurance se trouverait subrogée à des droits appartenant à la Compagnie de navigation vis-à-vis d'elle-même. Une pareille stipulation aboutirait à une impossibilité juridique. La disposition du paragraphe final de l'art. 10 de la police, pour autant qu'il a trait à la renonciation de la Société d'assurance à exercer un recours contre la Compagnie de navigation, ne peut en réalité signifier que ceci, à savoir que, d'emblée et pour tous les cas, les parties ont voulu exclure toute prétention de la Société d'assurance contre la Compagnie de navigation qui serait fondée sur le premier paragraphe du dit article.

La stipulation dont il s'agit n'était à la vérité pas nécessaire, puisqu'on ne pouvait faire découler la clause de subrogation de l'art. 10 des prétentions de la Société d'assurance contre la Compagnie de navigation, aux droits de laquelle elle devait précisément être subrogée. Toutefois l'introduction de cette disposition dans la police peut s'expliquer comme suit :

En cas d'assurance collective il est souvent stipulé que la Société d'assurance se trouve subrogée, par le fait du paiement, aux droits de l'ouvrier assuré contre les personnes coupables de l'accident, et il est fréquemment ajouté que ce droit de recours ne peut cependant être exercé contre le patron qui a conclu l'assurance en faveur de son ouvrier. Cette clause, utile et nécessaire lorsqu'il s'agit d'une assurance collective, se sera sans doute présentée à l'esprit des parties lors de la rédaction de l'art. 10 de la police, et les aura engagées à dire expressément, à propos d'un pur contrat d'assurance-responsabilité, qu'un recours ne pourra être exercé par la Société d'assurance contre la compagnie qui

s'assure contre les conséquences de sa responsabilité. Le paragraphe final de l'art. 10 de la police ne prévoit donc nullement une responsabilité de la Compagnie de navigation vis-à-vis de la Société d'assurance, pour les actions criminelles de ses employés, c'est-à-dire, en fait, l'exclusion de l'assurance de tous les accidents causés par des actes criminels desdits employés ou ouvriers ; au contraire, ce paragraphe confirme que de pareils accidents sont compris dans le contrat, et qu'aucune responsabilité du genre de celle dont il vient d'être question ne pèse sur la compagnie assurée. Il est dès lors superflu de rechercher si la catastrophe du Mont-Blanc a été causée par une action criminelle au sens donné à ce mot par la police ; les questions qui se posent à ce sujet et qui ont fait l'objet de l'examen de la Cour cantonale, tombent dès lors d'elles-mêmes, comme étant sans importance pour la solution du procès divisant la Société d'assurance et l'assurée ; leur importance n'eût pu, en revanche, être déniée si un litige avait surgi à ce sujet entre la Winterthour et les employés de la demanderesse, coupables de l'accident. L'on ne se trouve toutefois point, en l'espèce, en présence d'un procès semblable.

3° L'argument tiré par la défenderesse de l'art. 10 de la police étant ainsi dénué de fondement, il reste à rechercher si la Société d'assurance n'est pas en droit, ainsi qu'elle l'a aussi prétendu, de décliner toute responsabilité à raison de la catastrophe du Mont-Blanc en application des principes généraux du droit. A cet égard il est erroné de prétendre, ainsi que le fait la défenderesse, qu'il résulte de la nature même du contrat d'assurance que l'assureur n'assume que les risques d'accidents fortuits et les cas de force majeure, mais non point les risques se rapportant à des dommages causés par un acte criminel de l'assuré. Au contraire, la nature du contrat d'assurance emporte seulement cette conséquence, c'est que le fait dommageable ensuite duquel l'assureur promet une prestation pécuniaire, doit nécessairement être incertain. De plus il est incontestable que les contrats d'assurance-responsabilité, en général, et celui dont il s'agit,

en particulier, ne sont absolument pas basés sur le principe que l'assurance ne s'étend qu'à des événements dus à la force majeure. Bien au contraire, ainsi qu'il a déjà été dit plus haut, le contrat d'assurance en question exclut précisément les événements dus à la force majeure, puisque l'assuré n'a pas à en répondre, tandis qu'en revanche l'assurance s'étend, sans distinction aucune, aux accidents survenus dans l'exploitation par la faute de l'assuré ou par celle de son personnel.

Par contre il y a lieu de se demander jusqu'à quel point une pareille stipulation apparaît comme licite, ou comme contraire à la loi. A cet égard on admettra sans hésitation que l'assuré peut s'assurer valablement contre les conséquences de toute faute des employés dont il doit répondre, et cela non seulement contre les conséquences de leur négligence, grave ou légère, mais aussi contre celles de leur dol; c'est d'ailleurs ce qui est admis généralement par la doctrine, aussi bien que par la jurisprudence. De même il n'est pas douteux et il y a lieu d'admettre, au moins pour ce qui a trait aux assurances terrestres, que la stipulation par laquelle l'assuré s'assure contre les suites de sa propre faute légère, constitue un contrat valable. Il en est autrement, en revanche, du contrat par lequel l'assuré voudrait se garantir contre les conséquences de sa propre faute grave, ou de son propre dol. Une semblable stipulation doit être considérée comme illicite, tout au moins en ce qui concerne l'assurance-responsabilité. Il n'est point nécessaire d'examiner ici si ce principe devrait être admis pour tous les genres d'assurances (voir *contra* Ehrenberg, *Versicherungsrecht*, I, page 422, remarque 9); il suffit de dire qu'il doit l'être en tous cas en ce qui touche l'assurance-responsabilité. En effet, il serait inadmissible et immoral que l'assuré-responsable pût, au moyen d'un contrat d'assurance, se soustraire en fait à la responsabilité civile qui lui incombe ensuite de sa propre négligence grave ou de son propre dol, pour la faire peser sur l'assureur, de telle sorte que les conséquences de lésions corporelles ou de cas de mort causés par cette négligence grave ou par ce dol se trouvassent supportées, non plus par lui, mais par un tiers,

l'assureur. On peut invoquer ici par analogie le principe posé à l'art. 114 C. O. Ce principe n'est, à la vérité, pas directement applicable à l'espèce; en effet, celui qui s'assure contre les conséquences de son propre dol ou de sa négligence grave, ne se libère pas par là des obligations qui lui incombent en sa qualité de débiteur vis-à-vis du créancier, ce qui est le cas prévu à l'art. 114 précité; au contraire, agissant lui-même comme créancier, il se fait promettre par l'assureur, comme débiteur, une indemnité pour le cas où lui, créancier, encourrait une responsabilité envers un tiers ensuite de son dol ou de sa négligence grave. Toutefois la disposition de l'art. 114 C. O. n'en démontre pas moins que le législateur est parti de l'idée que les conséquences d'actes dolosifs ou de négligences graves lésant des tiers doivent être supportées par celui-là même qui a commis l'acte illicite et que des stipulations contraires excluant à l'avance une telle responsabilité sont immorales. Ces considérations valent aussi bien en matière de contrats d'assurance-responsabilité, qu'à l'égard des stipulations directement interdites par l'art. 114 C. O. Il est d'ailleurs évident que des contrats d'assurance-responsabilité de la teneur indiquée seraient de nature à affaiblir d'une manière fâcheuse, chez l'assuré, le sentiment de sa responsabilité, et risqueraient de transformer l'institution même de l'assurance-responsabilité en un péril social.

Il y a donc lieu de se demander si la catastrophe du Mont-Blanc est due, comme le prétend la défenderesse, à la propre négligence grave de la Compagnie de navigation; si oui, les fins de la demande devraient être repoussées. Pour le cas, au contraire, où aucune faute grave ne serait établie à la charge de la demanderesse elle-même, mais qu'il y aurait lieu d'admettre seulement une faute grave des employés dont elle est civilement responsable, les suites de l'accident devraient être envisagées comme couvertes par un contrat d'assurance valable, ce qui entraînerait par conséquent l'admission des conclusions de la compagnie demanderesse.

4° La compagnie demanderesse est incontestablement une personne morale. Or, en partant de l'idée, qui ne manque de

défenseurs ni dans la doctrine ni dans la jurisprudence, qu'une personne morale est une personne fictive, incapable de volonté propre, et par conséquent de commettre une faute propre, mais seulement susceptible d'être rendue responsable de la faute de tiers, la jurisprudence a, à plusieurs reprises, admis qu'une personne morale pouvait s'assurer contre la faute de tous ses organes et employés, même au cas où cette faute consisterait dans le dol ou dans la faute grave ; qu'en effet une semblable faute n'apparaissait jamais que comme celle de tiers préposés, et jamais comme la faute propre de l'assuré, c'est-à-dire de la personne morale comme telle ; que dans des cas semblables l'assureur ne peut faire valoir qu'un droit de recours contre les organes de l'administration, ou contre les employés coupables (voir par exemple, Fuzier-Hermann, *Répertoire général alphabétique du droit civil*, V, page 670, n° 85 et suiv.).

Si l'on partait de ce principe en l'espèce, la demande apparaîtrait d'emblée comme justifiée. Toutefois il n'est pas nécessaire d'examiner dans le cas spécial si ce principe se justifie ; car même si l'on ne voulait pas aller aussi loin, et que l'on voulût admettre, au contraire, que le fait et la faute des organes supérieurs dirigeants d'une personne morale se caractérisent juridiquement comme le fait et la faute de cette personne morale elle-même, et que cette dernière ne peut dès lors s'assurer valablement contre la faute grave de ces organes, les conclusions de la demande n'en seraient pas moins fondées. C'est ce qui résulte des considérations ci-après :

On ne peut considérer en tous cas comme le fait et la faute propre d'une personne morale que le fait et la faute de ses organes supérieurs dirigeants, qui, de par la constitution même de la personne morale, sont appelés à concourir à la formation de sa volonté collective, — mais non le fait et la faute de simples préposés vis-à-vis desquels la personne morale se trouve seulement dans un rapport de maître à employé, et qui occupent à son égard la même situation que celle des employés d'une personne physique vis-à-vis de leur

employeur. Or les personnes que la défenderesse a désignées comme étant celles dont la faute grave aurait causé la catastrophe du Mont-Blanc, sont le directeur Rochat, le mécanicien en chef Lips et le mécanicien Fornerod ; en outre, dans sa réponse, elle a laissé entendre, sans toutefois développer aucunement cette thèse, que le Conseil d'administration, soit ses délégués (la Délégation), auraient de même commis une faute grave, attendu qu'ils auraient eu connaissance du mauvais état des chaudières du Mont-Blanc. La défenderesse, qui n'avait plus fait état de ce moyen devant les instances cantonales, l'a invoqué de nouveau devant le tribunal de céans ; toutefois, et abstraction faite de la question de savoir si un semblable procédé est admissible, l'assertion dont il s'agit est en tout cas dénuée de fondement. En effet, les pièces de la cause ne révèlent pas, à la charge de la délégation du Conseil d'administration, de faute grave qui se trouverait dans un rapport de cause à effet avec l'accident, et la défenderesse ne l'a d'ailleurs pas sérieusement prétendu elle-même. Lorsque ladite Délégation eut connaissance du rapport de l'ingénieur Strupler sur l'état des chaudières du Mont-Blanc et d'un certain nombre d'autres bateaux de la compagnie, elle demanda un rapport au directeur et insista pour que les réparations nécessaires fussent faites ; il est possible à la vérité que la Délégation ait placé une trop grande confiance en son directeur, en se contentant des rapports dans lesquels celui-ci déclarait que les réparations nécessaires avaient été en partie exécutées, et que les autres le seraient incessamment. Ce fait n'implique toutefois pas une faute grave, attendu qu'il n'a point été allégué et qu'il n'y a pas non plus lieu d'admettre qu'à ce moment-là la Délégation ait eu des motifs de douter de la capacité ou de la bonne volonté du directeur Rochat. Il importe de remarquer en outre que la Délégation, — sans qu'une faute quelconque puisse lui être reprochée à ce sujet, — n'a point eu connaissance de la fissure du dôme, cause déterminante de l'accident, et que cette avarie n'aurait vraisemblablement pas été évitée, même par l'exécution complète des réparations conseillées par l'ingénieur Strupler, de

telle sorte que le rapport de cause à effet entre l'attitude reprochée à la Délégation et le désastre survenu n'est pas établi. Il n'existe donc en l'espèce aucune faute grave à la charge du Conseil d'administration ou de sa délégation. Cela étant, on peut seulement se demander si le directeur Rochat, le mécanicien-chef Lips et le mécanicien Fornerod doivent être considérés comme des organes de la compagnie demanderesse, en sorte que leurs actes pourraient éventuellement être considérés comme des actes de la société elle-même. Cette question doit évidemment recevoir d'emblée une solution négative en ce qui concerne le chef mécanicien Lips et le mécanicien Fornerod ; ces deux employés ne faisaient certainement pas partie des organes dirigeants appelés à concourir à la formation de la volonté collective de la compagnie ; ils n'étaient que de simples employés de celle-ci, et la compagnie pouvait s'assurer sans restriction aucune contre les conséquences de leurs fautes. Le directeur Rochat lui-même ne peut pas non plus être envisagé comme un des organes dirigeants de la volonté de la compagnie ; le titre de « directeur » qu'il portait n'est pas décisif à cet égard, mais bien plutôt la situation qui lui était faite aux termes des statuts sociaux. Or il est vrai que la place de directeur est prévue par les statuts (art. 12 et 26), que sa compétence y est délimitée dans ses traits essentiels (art. 29, 34, 35, 39), et qu'en particulier, aux termes du dit art. 39, il a la signature sociale. Toutefois sa position ne lui permet pas d'influer d'une manière décisive sur la formation de la volonté sociale ; il n'est pas membre de l'administration de la compagnie, puisqu'il n'est pas nommé par l'assemblée générale, ainsi que l'art. 644 C. O. le prescrit impérativement pour l'administration, mais bien par le Conseil d'administration, qui fixe son traitement, et a le droit de le révoquer (statuts, art. 31 et 34). Le directeur n'assiste aux séances du Conseil d'administration, chargé de représenter la compagnie dans toutes les circonstances (statuts, art. 31), et à celles de la Délégation qu'avec voix consultative et comme chargé de la tenue du procès-verbal (art. 34 et 29). Les compétences que les statuts

lui confèrent (art. 35) ne concernent que le domaine technique, la direction administrative des affaires de la compagnie et la simple exécution des décisions des organes de la volonté sociale, à savoir du Conseil d'administration et de sa délégation. Dans ces conditions le directeur apparaît, non point comme un organe dirigeant, appelé à coopérer à la formation de la volonté sociale, mais uniquement comme un préposé technique supérieur, auquel le soin de certaines affaires sociales est confié contre rétribution. La circonstance qu'il a la signature sociale, concurremment avec des membres du Conseil d'administration munis de pouvoirs spéciaux à cet effet, n'infirme en rien ce qui vient d'être dit. La signature sociale peut appartenir aussi à de simples fondés de procuration, qui ne sont évidemment pas des organes sociaux, mais de simples mandataires, — et elle ne prouve pas que le directeur soit, à teneur des statuts de la compagnie, appelé à participer à la formation et non seulement à l'exécution de la volonté sociale, qu'il soit autre chose qu'un fonctionnaire supérieur préposé à l'exécution de cette volonté. Ce point de vue se justifie d'autant plus que l'assurance de personnes morales contre la faute grave de leurs employés supérieurs ne présente rien d'immoral, ni même rien qui paraisse dangereux dans la pratique ; en effet, une pareille assurance ne couvre que la personne morale comme telle, tandis que la responsabilité de celui qui a causé l'accident par sa faute, de l'employé coupable personnellement, n'en subsiste pas moins.

Le contrat d'assurance apparaît ainsi comme valable en l'espèce, même si l'on devait admettre que des personnes morales ne peuvent pas s'assurer contre la faute grave de leurs organes dirigeants, et que la catastrophe du Mont-Blanc est due à la faute grave du directeur Rochat. Cela étant, il n'est pas nécessaire d'examiner si ce dernier s'est réellement rendu coupable d'une faute lourde ayant causé l'accident. En présence des faits constatés par l'instance cantonale, cette question devrait, il est vrai, recevoir une solution affirmative, mais cette considération est sans importance pour

le sort du procès actuel entre la Société d'assurance et la Compagnie de navigation assurée.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté, et le jugement rendu entre parties par la Cour civile du canton de Vaud, le 3 août 1894, est maintenu tant au fond que sur les dépens.

163. Urteil vom 28. Dezember 1894 in Sachen
Doggweiler gegen Burkart.

A. Mit Urteil vom 15. Oktober 1894 hat das Obergericht des Kantons Aargau erkannt: Die beidseitigen Appellationen sind abgewiesen.

Das erstinstanzliche Urteil lautet: Die Beklagten haben dem Kläger unter solidarischer Haftbarkeit eine Entschädigung von 1500 Fr. zu bezahlen, nebst Zins à 5 % seit 5. April 1893.

B. Gegen dieses Urteil ergriff der klägerische Anwalt die Berufung an das Bundesgericht mit dem Begehren, es seien die Berufungsbeklagten zu verurteilen, dem Berufungskläger eine Entschädigung von 4000 Fr. nebst Zins à 5 % seit 15. April 1893 zu bezahlen. Die Beklagten erklärten die Anschlussberufung mit dem Antrage, die Klage sei ganz abzuweisen; eventuell sei nötigenfalls noch Beweis über die Selbstanklage des Berufungsglückten nach dem Unfalle zu erheben, und, wenn auch ein Betrag zugesprochen werden wolle, so möge der Richter erheblich unter dem von den kantonalen Instanzen gesprochenen Betrage bleiben wegen eigenen, sehr starken Verschuldens des Klägers.

Dem Kläger ist auf motiviertes Gesuch seines Anwaltes hin das Armenrecht für die bundesgerichtliche Instanz gewährt worden.

In der heutigen Verhandlung halten die Anwälte der Parteien an den schriftlich gestellten Anträgen fest.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der Kläger, Josef Doggweiler von Ermensee, Kantons Luzern, geboren 1865, war anfangs Dezember 1892 bei den Beklagten, die in Benzenschwyl ein Bauerngewerbe betreiben, als Güterknecht in Dienst getreten. Am 9. Januar 1893 sprengte der Kläger im Beisein des Josef Burkart Steine mittelst Dynamit. Es sollte ein Granitfindling gesprengt werden. Kläger lud das Bohrloch mit Dynamit und schüttete Pulver darauf. Beim Anzünden verknallte aber bloß das letztere. Doggweiler versuchte nun den Dynamit tiefer in das Loch einzutreiben, und zwar zuerst mit der Kelle und dann mit dem Ladstock; als dies nicht gelingen wollte, schlug er auf den Ladstock. Dadurch brachte er die Mine zur Entzündung. Doggweiler und Burkart wurden durch die Explosion zur Seite geschleudert; Doggweiler wurde an den Augen derart verletzt, daß er das Sehvermögen vollständig einbüßte; überdies erlitt er Verletzungen an der linken Hand und am linken Borderarm. Auch Burkart erlitt eine, wenn auch weniger bedeutende, Verletzung. Doggweiler wurde sofort in den Spital gebracht; nach seiner Entlassung aus demselben verschaffte ihm der Gemeinderat Ermensee Aufnahme in der Privatblindenanstalt Schloß Köniz, wo sich die Unfähigkeit des Klägers zur Erlernung eines Handwerkes herausstellte. Die Wunde an der linken Hand brach wieder auf und die Ärzte erklärten, daß der kleine Finger amputiert werden müsse. Aus diesem Grunde wurde Doggweiler in Köniz entlassen und am 4. Mai 1893 seiner Heimatgemeinde Ermensee zugeführt. Es wurde ihm ein Pfleger bestellt und dieser erhob nun in seinem Namen gegen die Beklagten eine Schadenersatzklage auf Bezahlung einer Entschädigung von 5000 Fr. Er stützte diese Klage auf Art. 50 u. ff. D.-R. mit der Behauptung, die Körperverletzung des Doggweiler sei durch grobe Fahrlässigkeit der Beklagten herbeigeführt worden. Sie hätten den Dynamit gekauft und für eine Arbeit verwendet, bei der Doggweiler habe mitwirken müssen. Letzterer sei ein ungebildeter Bursche und habe offenbar von der Gefährlichkeit der Sache keine Ahnung gehabt. Unbegreiflich sei es vollends, daß Burkart den Doggweiler mit dem Ladstock auf die im Sprengloche befindliche Dynamitpatrone habe schlagen lassen. Allerdings habe