

**II. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.  
bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité  
des entreprises de chemins de fer, etc.  
en cas d'accident entraînant mort d'homme  
ou lésions corporelles.**

66. *Arrêt du 16 juillet 1900, dans la cause  
Schor contre Société Electrique Vevey-Montreux.*

Faute de la victime. Art. 2, loi sur la responsabilité des chemins de fer, etc.; faute concurrente de la Compagnie de chemin de fer ?

L'entrepreneur J. Guenzi, à Clarens, avait été chargé par M. Durand-Dufaux, propriétaire d'une maison sur la Rouvenaz (Montreux), de faire divers travaux de réparations et de transformation à ce bâtiment, notamment à sa façade et au magasin.

Ce bâtiment borde la voie publique, soit le trottoir au nord de la chaussée sur laquelle passe le tramway Vevey-Montreux-Chillon; devant le bâtiment il y a deux voies, le croisement se faisant habituellement à cet endroit. Les réparations et transformations à effectuer nécessitaient l'installation d'un échafaudage sur la voie publique, tout le long du bâtiment.

L'art. 390 du règlement de police communal du Châtelard porte :

« Les échafaudages et les matériaux à déposer sur la voie publique pour l'exécution des travaux de construction ou de démolition seront renfermés par une clôture solide en planches, de 2 m. au moins de hauteur, portant une lanterne qui devra rester allumée toute la nuit. La distance de cette clôture à la face sera déterminée dans chaque cas par la municipalité et ses préposés. . . . . »

Guenzi avisa le voyer du district et l'autorité communale

de son intention d'établir un échafaudage sur le trottoir nord de la Rouvenaz. Le 28 avril 1898 le directeur des travaux de la commune du Châtelard lui écrivit : « Il serait peut être bon que nous allions ensemble sur place déterminer la distance des échafaudages. »

Guenzi et le directeur des travaux se sont rendus sur place à cet effet dans le courant de mai. Les échafaudages ont été établis à la distance indiquée par le directeur des travaux; ils étaient entourés d'une paroi pleine, solide, en planches et en fourrons, reposant dans la gondole de la voie publique, à la limite sud de la gondole. Cette paroi était à 63  $\frac{1}{2}$  centimètres du rail du tramway le plus rapproché du bâtiment Durand, ce contrairement à la disposition de l'art. 1 du règlement sur la police du tramway, portant qu'« il est défendu . . . de décharger des objets quelconques . . . dans l'espace d'un mètre en dehors des rails. . . . »

L'espace restant entre la paroi et l'aplomb de la voiture du tramway n'était que de 23 centimètres, et ne permettait pas, ainsi, le passage d'une personne.

Antérieurement au 27 mai 1898, un inspecteur du V.-M.-C. a avisé Guenzi du danger que pouvait présenter son installation, et lui a donné l'ordre de reculer sa paroi; Guenzi a répondu qu'il ne pouvait pas faire autrement, qu'il ne connaissait pas la loi, et que l'emplacement de l'échafaudage avait été approuvé par le directeur des travaux.

Sur ce refus, le V.-M.-C. prescrivit des mesures spéciales, consistant en ce que, au lieu de l'arrêt habituel devant le bâtiment Durand, il en fut fait deux, l'un à droite, l'autre à gauche de l'échafaudage, et à une petite distance en dehors des extrémités de celui-ci. Ces prescriptions ont été observées par les employés du V.-M.-C., de sorte que le croisement avait lieu sans arrêt.

Le vendredi 27 mai 1898, vers 1 h. 20 après midi, une voiture du V.-M.-C. était arrêtée à la Station d'arrêt sur le pont de la baie de Montreux; le demandeur François Schor monta sur la voiture à cet arrêt, et prit place sur la plateforme d'arrière; il se rendait à Vevey.

Au croisement de la Rouvenaz, la voiture fut arrêtée avant l'échafaudage construit devant la maison Durand ; une demoiselle Egger monta dans la voiture par la plate-forme d'arrière, et prit place à l'intérieur. A ce moment Schor se trouvait toujours sur la plate-forme d'arrière, avec trois autres voyageurs. Ayant constaté qu'aucun voyageur de plus ne montait ni ne descendait à cette station, le contrôleur donna le signal du départ.

Le règlement général de service du V.-M.-C. contient notamment les dispositions ci-après, sous la rubrique « Prescriptions concernant les voyageurs », lesquelles étaient affichées dans la voiture :

*Art. 107.* « Il est expressément défendu de monter dans les voitures en marche ou d'en descendre pendant qu'elles sont en marche, ainsi que de se pencher en dehors de la voiture du côté des poteaux. » *Art. 108.* « Les voyageurs qui enfreignent cette interdiction s'exposent à de graves accidents. La société est déchargée de toute responsabilité à cet égard. » *Art. 110.* « Tout voyageur est tenu de se conformer aux règlements de service. . . . »

La voiture se mettait en marche, lorsque tout à coup Schor, disant être gêné sur la plate-forme d'arrière et vouloir passer sur celle d'avant, qui était libre, descendit de voiture, par le marche-pied de droite, soit du côté de la maison Durand, et se mit à courir le long de la voiture pour atteindre la plate-forme d'avant. Pendant ce temps le mouvement de la voiture, qui avait démarré doucement, s'accélérait ; toujours courant, Schor réussit à saisir la rampe de la plate-forme d'avant, mais au même instant la voiture arrivait en face de l'échafaudage, soit de la paroi, à l'angle de laquelle il se heurta violemment. Ce choc le fit tourner contre la voiture, et il fut serré entre celle-ci et la paroi ; après avoir été tourné plusieurs fois sur lui-même, Schor finit par tomber entre la voiture et la paroi. Il poussa quelques cris, et la voiture fut aussitôt arrêtée, au moment où Schor tombait à terre. Schor a eu une hanche démise, une épaule démise et fracturée, plusieurs côtes enfoncées, et de nombreuses con-

tusions. Aussitôt la voiture arrêtée, le contrôleur, aidé d'un pionnier, se porta au secours de Schor, qu'ils transportèrent à la pharmacie voisine, où le Dr Mercanton lui prodigua les premiers soins. Les témoins de l'accident déclarèrent qu'il n'y avait pas eu de faute de la part des employés ; pendant qu'il recevait les premiers soins, Schor lui-même a fait une déclaration identique.

Pendant plusieurs jours après l'accident, la vie de Schor a été en danger ; il a été soigné par les docteurs Mercanton et Carrard, et il a subi en outre deux opérations chirurgicales (remise de l'épaule fracturée et remise de la hanche) pratiquée par le Dr Roux.

Trois accidents ont failli arriver au même endroit les jours qui ont précédé et ceux qui ont suivi l'accident dont Schor a été la victime. Une correspondance fut échangée à ce sujet entre le V.-M.-C. d'une part, et le Département fédéral des chemins de fer et la commune du Châtelard de l'autre. La défenderesse ayant par lettre du 30 mai, signalé au Département les dangers que la paroi Guenzi faisait courir aux voyageurs du tramway, le Département répondit le 1<sup>er</sup> juin ; « C'est à vous de veiller à ce qu'il y ait l'intervalle réglementaire entre votre chemin de fer et des installations quelconques. Dans le cas où l'on ne ferait point droit à vos réclamations, vous auriez à requérir l'aide de la police. »

Déjà par lettre du 28 mai, la défenderesse, en portant à la connaissance de la municipalité les accidents des 26 (Chaumeton) et 27 (Schor) disait : « la sécurité exige, selon nous, le déplacement immédiat de l'échafaudage de Guenzi, de telle sorte que l'espace libre entre celui-ci et le rail soit de 1 m. au moins. »

Schor a exercé toute sa vie le métier de tapissier ; en février 1898, il avait remis son commerce à son gendre, s'engageant à mettre celui-ci, qui était sellier, au courant du métier de tapissier et de sa clientèle. Lors de l'accident, Schor travaillait encore volontairement pour le compte de son gendre, visitant les clients, prenant des mesures, etc.

Ensuite de l'accident, Schor a d'abord été incapable de

tout travail, et il eût pu, au dire de l'expert, le reprendre au bout de 4 à 5 mois. Il reste à Schor définitivement une incapacité partielle, résultant surtout de la lésion de l'épaule, et que l'expert médical évalue à 40 % de la capacité normale.

C'est à la suite de ces faits que Schor a ouvert action à la Société électrique V.-M.-C., et conclu à ce qu'il plaise à la Cour civile du canton de Vaud dire que cette Société est débitrice du demandeur et doit lui faire prompt paiement de la somme de 10 000 fr., modération de justice réservée, à titre de dommages-intérêts, avec intérêt au 5 % dès le 2 juin 1898, date de la citation en conciliation. De son côté la Société défenderesse a conclu, devant la même Cour, 1. — en ce qui concerne Schor, tant exceptionnellement qu'au fond, à libération des conclusions de la demande ; 2. — en ce qui concerne J. Guenzi, évoqué en garantie, subsidiairement au remboursement, en capital et intérêts, frais du procès et accessoires, de toutes les sommes que la défenderesse pourrait être condamnée à payer au demandeur.

L'évoqué en garantie, conclut tant exceptionnellement qu'au fond, à libération des conclusions prises contre lui.

Statuant par jugement du 5 juin 1900, la Cour civile de Vaud a prononcé ce qui suit :

1. — Les conclusions du demandeur sont écartées.
2. — Les conclusions libératoires de la défenderesse lui sont allouées.
3. — Il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions subsidiaires de celle-ci contre Guenzi, qui est mis hors de cause.

Ce jugement se fonde, en substance, sur les motifs ci-après :

A teneur de l'art. 2 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité civile des chemins de fer, la défenderesse est responsable en principe du dommage qui est résulté pour Schor de l'accident du 27 mai 1898, à moins qu'elle n'établisse être au bénéfice d'une des exceptions statuées par cet article. Or il résulte de l'instruction de la cause que l'accident a été causé exclusivement par la faute du lésé. Schor, allant à Vevey, avait l'obligation de rester sur la voiture ;

s'il voulait gagner la plate-forme d'avant, il n'avait qu'à passer par l'intérieur de la dite voiture, et il devait surtout se conformer au règlement, qu'il n'a pas même prétendu ignorer, qui défend de monter en voiture ou d'en descendre alors qu'elle est en marche : un voyageur qui enfreint le règlement le fait à ses risques et périls.

Le fait qu'il existait, le long de la voie, un échafaudage et une paroi à moins d'un mètre du rail n'eût pu avoir aucune conséquence pour Schor si celui-ci n'eût pas, sous sa seule responsabilité, enfreint le règlement de transport. Les conclusions libératoires de la défenderesse devant être allouées en entier, il n'y a pas lieu d'examiner les conclusions subsidiaires du V.-M.-C. contre Guenzi, celui-ci étant, par là-même, hors de cause.

C'est contre ce jugement que F. Schor a recouru, en temps utile, en réforme au Tribunal de céans. Il déclare reprendre purement et simplement les conclusions de son action.

Dans leur plaidoirie de ce jour les conseils de la partie défenderesse et de l'évoqué en garantie reprennent également leurs conclusions respectives, formulées par elles en première instance.

*Statuant sur ces faits et considérant en droit :*

1. — Aux termes de l'art. 2 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer, dont l'applicabilité en l'espèce est incontestable, et a été reconnue par les parties, toute entreprise de chemin de fer est responsable pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins que l'entreprise ne prouve, entre autres, que l'accident a été causé par la faute de celui-là même qui a été tué ou blessé.

2. — Or c'est avec raison que le jugement attaqué a admis ce dernier moyen de libération, et a reconnu que, dans les circonstances de la cause, l'accident du 27 mai 1898 doit être attribué exclusivement à la faute de la victime. En effet le sieur Schor, dans le but de se rendre de la plate-forme d'arrière de la voiture à celle d'avant, a, au lieu d'utiliser le couloir intérieur du véhicule sans quitter celui-ci, — ce qui

était des plus facile, et tout indiqué, attendu qu'une seule personne se trouvait à l'intérieur du wagon, — est descendu, contrairement aux lois les plus élémentaires de la prudence, au moment où le tramway se remettait en marche; il a cherché ensuite à gagner la plate-forme d'avant, alors que le mouvement de la voiture était déjà accentué, et qu'un seul coup d'œil jeté du côté où se dirigeait Schor, aurait dû lui révéler la présence d'un obstacle, l'échafaudage existant devant la maison Durand, et dont la présence à une distance absolument insuffisante pour permettre le passage d'une personne entre la clôture de cet échafaudage et la voiture du tramway, constituait pour lui le péril le plus imminent.

En persistant néanmoins dans son dessein, et en courant, ainsi qu'il l'a fait, à côté du véhicule en marche, Schor s'exposait, sans nécessité aucune et de propos délibéré, à l'éventualité de subir les lésions les plus graves, ainsi que l'événement l'a malheureusement démontré.

3. — Pour échapper aux conséquences d'une inadvertance aussi inexcusable, le recourant a prétendu ignorer les dispositions réglementaires interdisant aux voyageurs de monter sur un train en marche ou d'en descendre. Ce moyen de défense ne saurait toutefois être pris en considération, car, abstraction faite de toute prescription réglementaire, le simple bon sens et la nature des choses devaient convaincre le demandeur du danger immédiat que sa façon d'agir lui faisait courir.

La circonstance, dont la partie recourante a argumenté dans sa plaidoirie de ce jour, — que l'exemplaire du règlement du V.-M.-C. daté de 1897 et versé au dossier, n'est muni d'aucune approbation de l'autorité municipale, ne saurait, dans cette situation, libérer le sieur Schor de la responsabilité assumée par lui ensuite de la faute lourde qu'il a commise; une semblable excuse saurait d'autant moins être admise que le règlement de 1887 sur la police du tramway V.-M.-C., figurant aussi au dossier, et portant l'approbation de la municipalité du Châtelard en date du 16 février 1888, dispose, à son art. 5, qu'« il est défendu de monter sur un véhicule en mouvement ou d'en descendre ».

Il est incontestable que cette dernière disposition tout au moins est obligatoire pour le public, et que le voyageur qui agit à l'encontre de cette prescription, le fait à ses risques et périls.

L'allégation de la partie Schor, qu'en fait il serait fréquemment contrevenu à cette interdiction sur la ligne V.-M.-C., n'est évidemment pas de nature, même en admettant qu'elle soit exacte, à infirmer en manière quelconque ce qui précède.

4. — Il y a lieu d'examiner encore si, malgré la faute lourde relevée à la charge de la victime, l'existence d'une faute concurrente doit être retenue à celle de la Compagnie, ce qui aurait, le cas échéant, pour conséquence d'entraîner la responsabilité de celle-ci, dans une certaine mesure au moins. Cette question doit recevoir toutefois une solution négative. Non seulement la défenderesse n'a pas élevé l'obstacle dont la présence a été dans un certain rapport de cause à effet avec l'accident, — non seulement elle a, antérieurement à celui-ci, rendu attentif l'entrepreneur Guenzi, lequel avait construit l'échafaudage avec l'approbation du Directeur des travaux de la commune, au danger que présentait cette installation, — mais encore, sur le refus de Guenzi de reculer sa paroi, la Compagnie a prescrit des mesures spéciales de précaution, consistant notamment dans la suppression momentanée de l'arrêt devant le bâtiment Durand, et dans la substitution à cet arrêt supprimé, de deux autres haltes, l'une à gauche, l'autre à droite du bâtiment Durand, à quelque distance de celui-ci, de telle façon que le croisement devant le dit bâtiment avait lieu, ensuite de ce changement et par mesure de prudence, sans arrêt.

On peut encore se demander si la Compagnie n'aurait pas dû provoquer, en sollicitant des mesures d'exécution forcée, la suppression d'un état de choses qui était ouvertement contraire à ses propres dispositions de police, sanctionnées par les autorités publiques. C'est là une question à laquelle on ne saurait certes pas répondre d'emblée dans un sens favorable à la Compagnie. Mais, à supposer même qu'on puisse voir un élément de faute de la part de la Compagnie dans

le fait qu'elle n'a pas dès le début recouru à l'intervention des autorités, comme elle l'a fait après le 27 mai, il n'est point du tout établi qu'en l'espèce cette faute peut être envisagée comme se trouvant dans un rapport de causalité avec l'accident, attendu que l'état de chose critiquable avait été créé par les ordres directs de l'autorité locale et que dès lors il n'est nullement probable et demeure au contraire très douteux, vu le peu de temps qui s'est écoulé entre la construction de la paroi et l'accident, que la réclamation de la Compagnie eût pu être déjà suivie d'effet pour le jour où le dit accident s'est produit.

Il suit de tout ce qui précède qu'à quelque point de vue que l'on se place, la libération de la défenderesse s'impose, de même que la confirmation du jugement attaqué.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est écarté, et l'arrêt rendu entre parties, le 5 juin 1900, par la Cour civile de Vaud est maintenu.

### III. Fabrik- und Handelsmarken.

#### Marques de fabrique.

#### 67. Arrêt du 6 juillet 1900, dans la cause *Cavin-Bocquet contre Weber.*

Prétendue usurpation de médailles et récompenses industrielles; art. 21, 22, 24, 25 et 26 loi féd. sur les marques de fabrique, etc., art. 50 ss. CO. — Légitimation. — Transfert des récompenses industrielles. — Action civile pour infraction à l'art. 22 de la loi susvisée.

A. — Jean-François-Louis Weber, fabricant de cordes en boyaux à Plainpalais (Genève), est décédé le 23 mars 1889, laissant une veuve, Dame Caroline Weber née Bocquet, et quatre enfants mineurs, dont trois issus d'un précédent ma-

riage. L'acte d'inventaire de la succession, dressé les 26 avril et 15 mai 1889, par M<sup>e</sup> Dérobert, notaire, constate que cette succession, revenant en qualité d'héritiers aux quatre enfants Weber, se composait d'un actif mobilier (meubles et créances) de 8719 fr. 41 c., et d'un passif de 3518 fr. 49 c. comprenant notamment une somme de 1000 fr. pour reprise de dame veuve Weber résultant de son contrat de mariage. La succession comprenait en outre des immeubles provenant de la communauté qui avait existé entre Jean-François-Louis Weber et sa première femme. Dame veuve Weber née Bocquet est intervenue au dit inventaire tant à raison de ses reprises et créances que comme usufruitière d'une partie des biens délaissés par son mari, et, en outre, comme tutrice de son fils mineur Louis Weber. L'inventaire porte que « d'un commun accord entre les comparants, tous les objets inventoriés ont été laissés en la garde et possession de M<sup>me</sup> veuve Weber qui les reconnaît et s'en charge pour en faire la représentation quand et à qui il appartiendra. »

Depuis la mort de Jean-François-Louis Weber, le commerce laissé par celui-ci a continué à être exploité par sa veuve qui, en date du 21 août 1889, a été inscrite au registre du commerce comme étant « le chef » de la maison Veuve de Jean Weber.

Au commencement de 1896, des différends étant survenus entre Dame veuve Weber et les enfants du premier mariage de son mari ou leur tuteur, elle demanda, par exploit du 30 avril, la nomination d'un liquidateur, chargé de procéder à la liquidation de la fabrique de cordes à musique, dépendant de la succession de feu Jean-François-Louis Weber, et de régler et arrêter les comptes des parties. Par jugement du 12 novembre 1896 le Tribunal de première instance de Genève chargea de cette mission M. H. Duchosal, comptable à Genève.

Le 10 février 1897 fut signée entre la veuve et les enfants Weber une convention, à laquelle M. Duchosal intervint, en sa qualité de liquidateur, et qui porte ce qui suit :

1° L'association de fait qui existait entre M<sup>me</sup> veuve Caro-