

BGE 26 II 520

Bundesgericht (BGE), 1900-07-16, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_26_II_520

FR: ATF 26 II 520

IT: DTF 26 II 520

Volltext

520 Civillrechtspflege. 11. 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 Chatelard 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. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 66. 521 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 Chatelard lui écrivit: « Il semblerait 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 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 plate-forme d'arrière; il se rendait à Vevey. 522 Civilrechtspflege. 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, étant assis sur la plate-forme d'arrière et voulant 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 contusions. Aussitôt la voiture arrêtée, le contrôleur, aide 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) pratiquées par le Dr Roux. Trois accidents ont fait 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^{er} 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 la paroi soit de 1 m. au moins. » Schor a exercé toute sa vie le métier de tapissier; en février 1898, il avait

remis son commerce a son gendre, s'engageant a mettre celui-ci, qui etait seHier, au courant du metier de tapissier et de sa cliente. 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 ete incapable de 524 Civilrechtspflege. tout travail, et il est pu, au dire de l'expert, le reprendre au bout de 4 a 5 mois. Il reste a Schor definitivement une incapacite partielle, resultant surtout de la lesion de l'epaule, et que l'expert medical evalue a 40 % de la capacite normale. C'est a la suite de ces faits que Schor a ouvert action en Suisse contre la Societe electrique V.-M.-C., et conelu a ce qu'il plaise a la Cour civile du canton de Vaud dire que cette Societe est debitrice du demandeur et doit lui faire prompt paiement de la somme de 10000 fr., moderation de justice reservee, ä. titre de dommages-interets, avec interet au 5 Ofo des le 2 juin 1898, date de la citation en conciliation. De son cöte la Societe defenderesse a conclu, devant la meme Cour, 1. - en ce qui concerne Schor, tant exceptionnellement qu'au fond, a liberation des conclusions de la demande ; 2. - en ce qui concerne J. Guenzi, evoque en garantie, subsidiairement au remboursement, du capital et interets, frais du proces et accessoires, de toutes les sommes que la defenderesse pourrait etre condamnee a payer au demandeur. L'evoque en garantie, conclut tant exceptionnellement qu'au fond, a liberation des conclusions prises contre lui. Statuant par jugement du 5 juin 1900, la Cour civile de Vaud a prononce ce qui suit : 1. - Les conclusions du demandeur sont ecartees. 2. - Les conclusions liberatoires de la defenderesse lui sont allouees. 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-apres: A teneur de l'art. 2 de la loi federale du 1 er juillet 1875 sur la responsabilite civile des chemins de fer, la defenderesse est responsable en principe du dommage qui est resulte pour Schor de l'accident du 27 mai 1898, a moins qu'elle n'etablissee etre au benefice d'une des exceptions statutees par l'art. 101 il resulte de l'instruction de la cause que l'accident a ete cause exclusivement par la faute du lese. Schor, allant a Vevey, avait l'obligation de rester sur la voiture; 11. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 66. 525 s'il voulait gagner la plate-forme d'avant, il n'avait qu'a passer par l'interieur de la dite voiture, et il devait surtout se conformer au reglement, qu'il n'a pas meme pretendu ignorer, qui defend de monter en voiture ou de descendre alors qu'elle est en marche : un voyageur qui enfreint le reglement le fait a ses risques et perils. Le fait qu'il existait, le long de la voie, un echafaudage et une paroi a moins d'un metre du rail n'eut pu avoir aucune consequence pour Schor si celui-ci n'eut pas, sous sa seule responsabilite, enfreint le reglement de transport. Les conclusions liberatoires de la defenderesse devant etre allouees en entier, il n'y a pas lieu d'examiner les conclusions subsidiaires du V.-M.-C. contre Guenzi, celui-ci etant, par la-meme, hors de cause. C'est contre ce jugement que F. Schor a recouru, en temps utile en reforme au Tribunal de ceans. Il declare reprendre, purement et simplement les conclusions de son action. Dans leur plaidoierie de ce jour les conseils de la partie defenderesse et de l'evoque en garantie reprennent egalement leurs conclusions respectives, formulees par elles en premiere instance. Statuant sur ces faits et Considerant en droit : 1. - Aux termes de l'art. 2 de la loi federale du 1 er juillet 1875 sur la responsabilite des entreprises de chemins de fer, dont l'applicabilite en l'espece est incontestable, et a ete reconnue par les parties, toute entreprise de chemin de fer est responsable pour le dommage resultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraine mort d'homme ou lesions corporelles, a moins que l'entreprise ne prouve, entre autres, que l'accident a ete cause par la faute de celui-la meme qui a ete tue ou blesse. 2. - Or c'est avec raison que le

jugement attaque a admis ce dernier moyen de liberation, et a reconnu que, dans les circonstances de la cause, l'accident du 27 mai 1898 doit etre attribue exclusivement a la faute de la victime. En effet le sieur Schor, dans le but de se rendre de la plate-forme d'arriere de la voiture a celle d'avant, a, au lieu d'utiliser le couloir interieur du vehicule sans quitter celui-ci, - ce qui est de plus facile, et tout indique, attendu qu'une seule. personne se trouvait a l'interieur du wagon - est descendu. Contrairement aux lecons les plus elementaires de la prudence, au moment ou le tramway se remettait en marche il chercha ensuite a passer par la plate-forme d'avant, alors que le mouvement de la voiture etait deja acheve, et qu'un seul coup d'oeil jeté du cote ou se dirigeait Schor aurait du lui reveler la presence d'un obstacle, l'échafaudage existant devant la maison Durand, et dont la presence a une distance absolument insuffisante pour permettre le passage d'une personne entre la cloture de cet échafaudage et la voiture du tramway, constituait pour lui le peril le plus imminent. En persistant neanmoins dans son dessein et en courant ainsi. qu'il l'a fait, a cote du vehicule en marche, Schor s'exposait, sans necessite aucune et de propos delibere a l'eventualite de subir les lesions les plus graves, ainsi que l'evenement fait malheureusement demonstre. 3. - Pour echapper aux consequences d'une inadvertance si inexcusable, le recourant a pretendu ignorer les dispositions reglementaires interdisant aux voyageurs de monter sur un train en marche ou d'en descendre. Ce moyen de defense ne saurait toutefois etre pris en consideration, abstraction faite de toute prescription reglementaire, d'un simple bon sens et la nature des choses devaient convaincre le demandeur du danger immediat que sa folie d'aller lui faisait courir. " La circonstance, dont la partie reclame argumente dans sa plaidoirie de ce jour. - que l'exemplaire du reglement du V.-M.-C. date de 1897 et verse au dossier n'est muni d'aucune approbation de l'autorite municipale ne saurait, dans cette situation, liberer le sieur Schor de la responsabilite assumee par lui ensuite de la faute lourde qu'il a commise; une semblable excuse saurait d'autant moins etre admise que le reglement de 1887 sur la police du tramway V.-M.-C., figurant aussi au dossier, et portant l'approbation de la municipalite du Chatelard en date du 16 fevrier 1888, dispose, a son art. 5, qu'« il est defendu de monter sur un vehicule en mouvement ou d'en descendre » • H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 66. 52 Il est incontestable que cette derniere disposition tout au moins est obligatoire pour le public, et que le voyageur qui agit a l'encontre de cette prescription, le fait a ses risques et perils. L'allegation de la partie Schor, qu'en fait il serait frequemment contrevenu a cette interdiction sur la ligne V.-M.-C., n'est evidemment pas de nature, meme en admettant qu'elle soit exacte, a infirmer en maniere quelconque ce qui precede. 4. - Il y a lieu d'examiner encore si, malgre la faute lourde relevee a la charge de la victime, l'existence d'une faute concurrente doit etre retenue a celle de la Compagnie, ce qui aurait, le cas echeant, pour consequence d'entraîner la responsabilite de celle-ci, dans une certaine mesure au moins. Cette question doit recevoir toutefois une solution negative. Non seulement la defenderesse n'a pas eleve l'obstacle dont la presence a ete dans un certain rapport de cause a effet avec l'accident, - non seulement elle a, anterieurement a 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 presentait cette installation, - mais encore, sur le refus de Guenzi de reculer sa paroi, la Compagnie a prescrit des mesures speciales de precaution, consistant notamment dans la suppression momentanee de l'arret devant le batiment Durand, et dans la substitution a cet arret supprime, de deux autres haltes, l'une a gauche, l'autre a droite du batiment Durand, a quelque distance de celui-ci, de telle sorte 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 528 Civilrechtspflege. 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. In. Fabrik- und Handelsmarken. Marques de fabrique. 67. Arrêt dt 6 juillet 1900, dans la cause Cavin-Bocquet contre Weber. Pretendue usurpation de médailles et récompenses industrielles; art. 21, 22, 24, 25 et 26 loi f. M. sur les marques de fabrique, etc., art. 50 ss. CO. - Legitimation. - 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 mariage. In. Fabrik- und Handelsmarken. No 67. 529 Tiage. L'acte d'inventaire de la succession, dressé les 26 avril et 15 mai 1889) par Me Derobert, 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. comprenait 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 l'Imme 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 11 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 : 10 L'association de fait qui existait entre l'Immeuble venve
Caro- XXVI, 2. - 1900 35

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.