

Umstand, daß er noch während einer Reihe von Jahren gar kein Einkommen beziehen werde, sowie mit Rücksicht darauf, daß ihm noch eine ganze Anzahl von Berufen offen stehe. Diese Berechnung erscheint als rechtsirrtümlich und dem Inhalte des ärztlichen Gutachtens nicht entsprechend. Denn aus dem letztern ergibt sich, daß der Experte in seiner Taxation der Minderung der Erwerbsfähigkeit des Klägers auf dessen jugendliches Alter und das große ihm noch freistehende Arbeitsfeld schon Rücksicht genommen hat, wie denn überhaupt sonst die Funktionsstörungen des Kniegelenkes höher bewertet werden (Kaufmann, Hb. der Unfallverletzungen, 2. Aufl., S. 422); der Kläger leidet aber zudem nicht nur an diesen gewöhnlichen Funktionsstörungen, sondern es kommt die erhebliche Disposition zu Gelenkentzündungen mit schweren Folgen hinzu. Es darf daher nicht von der Schätzung der Expertise abgegangen werden, weshalb — als Mittel — eine dauernde Minderung der Erwerbsfähigkeit von $17\frac{1}{2}\%$ zu Grunde zu legen ist. Als künftiges Einkommen ist mit den Vorinstanzen 1500 Fr. pro Jahr zu Grunde zu legen, da es sich hier um eine Annahme tatsächlicher Natur handelt, obschon nicht zu verkennen ist, daß hiemit das Minimum in Anschlag gebracht wird, das unter den gegebenen Umständen zu erwarten ist. Um nun die Zeit, während welcher der Kläger noch nichts verdienen wird, zu berücksichtigen, empfiehlt es sich die Kapitalisation nach der Rententabelle für das Alter von 19 Jahren vorzunehmen, von dem an der Kläger jedenfalls im Stande gewesen wäre, wenn er nur zum Handwerker ausgebildet wurde, etwas zu verdienen. Für einen 19jährigen ergibt sich nun als für eine jährliche Rente von 260 Fr. erforderliches Kapital 5330 Fr. Dieses Kapital ist, da der Kläger es schon auf den Moment des Unfalles erhält, um 5 Jahre zurückzubiscontieren, was, zu 4% berechnet, einen Abzug von 1066 Fr., also 4264 Fr. ergibt. Hierzu kommen die Arztkosten mit 157 Fr. 50, was zusammen 4421 Fr. 50 Gts. ausmacht. Wegen des hier geringen Vorteils der Kapitalabfindung ist lediglich eine Herabsetzung auf die eingeklagte Summe von 4000 Fr. vorzunehmen. Ein Kapital und nicht eine Rente zuzusprechen, empfiehlt sich mit den Vorinstanzen schon aus dem Grunde, weil laut Inhalt des ärztlichen Gutachtens die Nachteile sich in verschiedenen Zeiten ganz verschieden darstellen können, so daß eine variable

Rente gesprochen werden müßte; auch liegt es gewiß im Interesse beider Parteien, daß der Fall heute seine endgültige Erledigung finde. An sich wäre freilich der Zuspruch einer Rente statt eines Kapitals bei derartigen Ansprüchen auf Schadenersatz aus Körperverletzung auf Grund des Art. 116 (wie auch Art. 51) OR statthaft (vgl. BGE 27 II S. 504 i. f.), und der Beklagte hat heute auch das Hindernis gehoben, das noch vor den kantonalen Instanzen bestand, daß er nämlich keine Erklärung für die Sicherstellung abgegeben hatte; indessen ist immerhin nicht ersichtlich, ob er der Sicherstellung auch wirklich gewachsen wäre.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Hauptberufung des Beklagten wird abgewiesen, dagegen die Anschlußberufung des Klägers als begründet erklärt und demgemäß in Abänderung des Urteils der II. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich vom 13. Februar 1906 der Beklagte verurteilt, dem Kläger 4000 Fr. samt 5% Zins seit 20. Dezember 1904 zu bezahlen.

43. Arrêt du 25 mai 1906, dans la cause

Société de Transports internationaux, déf. princ., dem. reconv. et rec., contre Ringeissen & Darbins, dem. princ., déf. reconv. et int.

Contrat de transport; commissionnaire-expéditeur ou agent de transport, Art. 448 CO. — Défaut de recours. — Prétendue prescription. — Transport par chemin de fer, Art. 467 CO. — Conv. internat. du 14 octobre 1890 sur les transports de marchandises par chemins de fer, art. 25 et suiv., 30, 31, 44 al. 1 ch. 2; 45 al. 1; 37; 41, 50. Loi féd. du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer, art. 44 al. 1; 37 al. 2; 8 al. 1; 44 al. 2 ch. 1, 45 al. 1; 50.

A. — La Société Ringeissen, Angerer & Darbins, agence de transports à Paris, s'étant chargée de l'expédition, à ses risques et périls, et pour le compte de la Société des Mines du Val d'Anniviers, à Sion, d'un matériel d'usine électrique

usagé de Saint-Ouen (Seine, France), à Sierre (Valais, Suisse), conclut, à son tour, avec la Société de Transports internationaux, à Genève, par lettres des 7 et 9 septembre 1901, un contrat par lequel elle lui remettait le soin d'effectuer l'expédition ou la réexpédition d'une partie de ce matériel de la gare de Paris-Bercy à celle de Sierre et de remplir toutes formalités pour le passage en douane à Vallorbe, le prix de cette expédition ou de cette réexpédition étant fixé, non compris les droits de douane, à 40 fr. la tonne. La Société Ringeissen, Angerer & Darbins fit donc, le 6 octobre 1901, transporter cette partie-là du matériel en question, renfermée dans 16 caisses et un colis, et chargée sur un wagon du PLM (N° 126 852), par la Compagnie du Chemin de fer du Nord en petite vitesse de la gare de Saint-Ouen-les Docks à celle de Paris-Bercy, en se désignant dans la lettre de voiture tout à la fois comme expéditrice et comme destinataire. A l'arrivée de ce wagon en gare de Paris-Bercy, le 9 octobre, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins avisa la Société de Transports internationaux que le moment était venu de passer à l'exécution du contrat du 7/9 septembre précédent; et le lendemain, 10 octobre, se conformant aux instructions contenues dans la lettre de la Société de Transports internationaux du 9 septembre, elle remit à l'expédition, toujours en petite vitesse, les 17 caisses ou colis susindiqués, chargés sur le même wagon (N° 126 852), à la Compagnie du PLM en gare de Paris-Bercy, avec une lettre de voiture pour transport international mentionnant comme destinataire la « Société de Transports internationaux, en gare à Vallorbe (Vaud, Suisse) », ce dont elle informa cette dernière par lettre du 11 octobre.

De son côté, la Société de Transports internationaux, se mettant au bénéfice des « prescriptions des chemins de fer du Jura-Simplon, concernant la réexpédition de marchandises avec de nouvelles lettres de voiture et la répartition par les stations, soit les receveurs aux marchandises, d'envois de marchandises entre d'autres personnes que celles mentionnées dans la lettre de voiture comme destinataires », du

15 avril 1890, avait écrit, le 10 octobre, au Chef de gare de Vallorbe, employé du Jura-Simplon, pour le prier de payer les droits de douane auxquels serait soumis cet envoi, et de réexpédier ce wagon, en évitant autant que possible tout déchargement en douane, suivant lettre de voiture pour trafic interne qu'elle annexait et dans laquelle elle se désignait elle-même comme expéditrice et indiquait comme destinataire le sieur Roussel, Ingénieur des Mines d'Anniviers, à Sierre.

A l'arrivée du wagon en gare de Vallorbe, le 15 octobre, le chef de cette gare en prit livraison du PLM au nom de la Société de Transports internationaux sans aucunes réserves et paya les frais dont cet envoi était grevé, en même temps que les droits de douane; puis il fit inscrire sur la nouvelle lettre de voiture Vallorbe-Sierre, qu'il avait reçue de la Société de Transports internationaux avec sa lettre du 10, cette mention ou cette réserve: « constaté au passage en douane la caisse N° 14 ouverte et les deux pièces y contenues avariées »; puis il procéda, toujours au nom de la Société de Transports internationaux et en vertu tant des instructions données par celle-ci le 10 du même mois que des prescriptions de service du 15 avril 1890, à la réexpédition du wagon sur Sierre où celui-ci parvint le 18 et fut livré le 19 octobre au destinataire Roussel qui l'accepta sans formuler aucunes réserves et sans réclamer la confection d'aucun procès-verbal ni la nomination d'aucuns experts aux fins de constater l'avarie soufferte par la caisse N° 14, le montant du dommage et, si possible, la cause de l'avarie et l'époque à laquelle celle-ci devait remonter.

B. — Le 4 novembre 1901, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins écrivit à la Société de Transports internationaux qu'elle venait de recevoir de sa cliente (la Société des Mines du Val d'Anniviers) avis de l'avarie survenue à la caisse N° 14, avec prière de faire le nécessaire auprès de qui de droit, avis et prière qu'elle lui transmettait à son tour. La Société de Transports internationaux tenta vainement diverses démarches auprès de la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon; celle-ci déclina toute responsabilité en l'occur-

rence, en se basant en résumé sur l'absence de toutes réserves et de toutes constatations officielles à l'arrivée ou à la livraison du wagon à Sierre et sur le défaut de toutes réclamations dans les sept jours suivants.

La Société de Transports internationaux ayant décliné également toute responsabilité du chef de cette avarie envers la Société Ringeissen, Angerer & Darbins, et cette dernière ayant pris la même attitude envers la Société des Mines du Val d'Anniviers, celle-ci assigna celle-là devant le Tribunal de commerce de la Seine, en paiement de 3214 fr. à titre de dommages-intérêts. Ayant été condamnée par jugement par défaut en date du 2 mai 1902 au paiement de cette somme de 3214 fr., la société Ringeissen, Angerer & Darbins fit opposition à ce jugement le 2 juin 1902 ; sur quoi le tribunal décida, le 20 du dit mois, — conformément à l'art. 429 CPC franç., — de renvoyer les parties devant un « arbitre » qui aurait à les entendre et à les concilier, si faire se pouvait, et, à défaut, à donner son avis en la cause après examen du dossier ; les parties n'ayant pu se concilier, l'arbitre déposa, le 5 août 1902, son rapport concluant à la condamnation de la défenderesse, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins, au paiement d'une indemnité de 1500 fr. en capital et de tous frais et dépens. La défenderesse qui avait tenu la Société de Transports internationaux au courant des diverses phases du procès et lui avait, le 3 septembre, communiqué une copie du rapport de l'arbitre, sans pouvoir jamais obtenir d'elle la reconnaissance de sa responsabilité en cette affaire, lui fit notifier, le 2 octobre 1902, un exploit l'appelant formellement en garantie dans ce litige et concluant à ce qu'il plût au Tribunal de commerce de la Seine : a) dire que la Société de Transports internationaux était tenue d'intervenir dans cette instance ; b) condamner dite société à la relever, elle, défenderesse au procès, de toute condamnation qui pourrait être prononcée contre elle, en principal, intérêts et frais, et ce sous suite de tous dépens. — La Société de Transports internationaux opposa, à l'encontre de cet appel en garantie, l'incompétence à son égard du Tribunal de commerce de la

Seine. — Celui-ci, par jugement du 4 mars 1903, jugeant en premier ressort, reçut en la forme la défenderesse, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins, en son opposition au jugement du 2 mai 1902, — mais l'en débouta au fond, — ordonna en conséquence que le dit jugement serait exécuté selon sa forme et teneur, et nonobstant l'opposition, toutefois jusqu'à concurrence seulement de la somme de 1500 fr. et des dépens, — annula le dit jugement pour le surplus, — se déclara incompétent à l'égard de la demande en garantie à raison du domicile de l'évoquée, — renvoya la défenderesse à mieux agir contre celle-ci et la condamna à tous les dépens.

La défenderesse, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins, paraît avoir appelé de ce jugement qui lui fut signifié le 8 mai 1903 ; mais le dossier ne permet pas d'établir comment l'affaire se termina en appel, s'il y eut un nouvel arrêt au fond ou s'il intervint une transaction entre demanderesse et défenderesse. Un arrangement a en tout cas été conclu entre celles-ci, mais l'on ne voit pas sur quoi il a porté, si c'est sur le fond ou si ce n'est pas peut-être seulement sur le mode de paiement de l'indemnité allouée et des frais. Quoi qu'il en soit, la défenderesse dans ce premier procès a justifié, au cours du présent procès, avoir payé tant à la Société des Mines du Val d'Anniviers qu'à son propre avocat, ensuite du jugement du 4 mars 1903, en principal et accessoires, — ceux-ci comprenant en particulier, suivant l'une des quittances produites, les frais de première instance et d'appel, — une somme de 2726 fr. 05 c. au total.

Il est à noter qu'au cours de ce premier procès la Société Ringeissen, Angerer & Darbins avait, au sujet de l'avarie susrappelée, nanti la Compagnie des chemins de fer du PLM d'une réclamation que celle-ci avait écartée le 4 août 1902, pour cette raison qu'à Vallorbe, le 15 octobre 1901, la destinataire, soit la Société de Transports internationaux avait pris livraison du wagon N° 126 852 sans formuler aucunes réserves.

C. — C'est en raison de ces faits que, par exploit du

1^{er} octobre 1903, les sieurs Ringeissen & Darbins, commissionnaires de transports, à Paris, agissant tant en leur nom personnel que comme liquidateurs de l'ancienne Société Ringeissen, Angerer & Darbins, ont ouvert action devant le Tribunal de première instance de Genève contre la Société de Transports internationaux, en concluant à ce que celle-ci fût condamnée à leur payer, à titre de dommages-intérêts, et avec intérêts de droit la somme de 4500 fr. ultérieurement réduite à celle de 3226 fr. 05 c., comprenant : a) celle de 2726 fr. 05 payée par elle-même tant à la Société des Mines du Val d'Anniviers qu'à son propre avocat, ensuite du premier procès ; b) la somme de 500 fr. à titre de plus amples dommages-intérêts, pour intérêts de la somme précédente depuis 1902, perte de clientèle, et obligation de soutenir deux procès. Les demandeurs se fondaient, en substance, en fait, sur la faute commise par la défenderesse en sa qualité de destinataire du wagon N° 126 852 à son arrivée à Vallorbe, aucunes réserves n'ayant été prises alors contre la Compagnie du PLM en raison de l'avarie survenue à la caisse N° 14, incontestablement au cours du transport de Paris-Bercy à Vallorbe, et, en droit, sur les art. 25 et suiv., en particulier, 27 chiff. 3 de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer et sur les art. 467, 468 et 50 et suiv. CO.

D. — La Société de Transports internationaux, défenderesse, a répondu à cette demande, en alléguant ou en faisant valoir, en résumé : a) que sa situation envers les demandeurs ou leur prédécesseur en droit, l'ancienne Société Ringeissen, Angerer & Darbins, n'était pas la même que celle de cette dernière envers sa commettante, la Société des Mines du Val d'Anniviers, puisque, vis-à-vis de celle-ci, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins avait assumé comme un assureur, tous les risques du transport à effectuer, tandis qu'elle, la défenderesse, n'avait pris aucun engagement de cette nature envers la Société Ringeissen, Angerer & Darbins et n'avait entendu s'obliger que suivant les règles générales du contrat de transport ou de celui d'expédition ; b) que seul le dernier

destinataire du matériel expédié, soit le sieur Roussel, Ingénieur de la Société des Mines du Val d'Anniviers, avait commis une faute en cette affaire, en prenant livraison de ce matériel à Sierre, sans réserves et sans faire procéder à aucunes constatations officielles, laissant tomber ainsi toute possibilité de recours contre le Jura-Simplon, en même temps que contre tous ceux qui, comme elle, la défenderesse, avaient coopéré à ce transport ; c) éventuellement, que, s'il y avait eu une faute commise à Vallorbe, cette faute était celle du Jura-Simplon, et non la sienne, puisque par une convention générale antérieure, le Jura-Simplon avait accepté de la représenter dans les opérations de douane et de réexpéditions à Vallorbe, mais que, en réalité, à Vallorbe, aucune faute n'avait été commise, les réserves inscrites dans la troisième lettre de voiture Vallorbe-Sierre ayant été faites par le Jura-Simplon en sa double qualité, d'une part, de transporteur pour dégager sa propre responsabilité au sujet de l'avarie constatée à la caisse N° 14, et, d'autre part, de mandataire de la défenderesse pour réserver tous droits quelconques de celle-ci envers la Compagnie du PLM ; d) que d'ailleurs la présente action était prescriptible par un an dès la livraison du wagon N° 126 852 à Sierre, et que cette prescription lui était par conséquent acquise dès le 20 octobre 1902 ; e) subsidiairement, que le dommage dont les demandeurs poursuivaient la réparation, n'était pas de ceux qui avaient pu être prévus lors de la conclusion du contrat du 7/9 septembre 1901 ; f) enfin, qu'il n'avait été apporté en fait la preuve d'aucun dommage, qu'aucun préjudice n'avait été réellement établi pas plus de la part de la Société des Mines du Val d'Anniviers dans le premier procès que de celle des demandeurs dans le procès actuel, que le rapport d'arbitre ayant servi de base au jugement du Tribunal de commerce de la Seine, du 4 mars 1903, n'avait aucune valeur déterminante sur ce point, que ce jugement d'un tribunal de première instance n'avait d'ailleurs pas été frappé d'appel comme il aurait dû l'être de la part des demandeurs ou de leur prédécesseur en droit, que l'affaire entre la

Société des Mines du Val d'Anniviers et l'ancienne Société Ringeissen, Angerer & Darbins s'était bien plutôt terminée par une transaction, et que celle-ci par conséquent ne pouvait lui être opposée à elle, la défenderesse, qui, dans ce litige, avait toujours entendu user strictement et absolument de tout son droit. — En droit, la défenderesse a invoqué les art. 462 et 467 CO, 25 de la Convention internationale précitée, et 44 de la Loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, et les §§ 80 et 100 du Règlement fédéral de transport du 11 décembre 1893.

La défenderesse conclut ainsi principalement au rejet de la demande, et reconventionnellement à ce que les demandeurs fussent condamnés à lui payer à elle-même, à titre de dommages-intérêts, pour l'avoir obligée à plaider tant à Paris qu'à Genève, la somme de 200 fr., portée en appel à celle de 500 fr.

E. — Ensuite de divers jugements préparatoires ou incidentels du tribunal de première instance, des 15 décembre 1904, 31 juillet, 6 novembre et 4 décembre 1905, dans le détail desquels il n'y a pas lieu d'entrer ici, et d'un jugement au fond du même tribunal du 23 décembre 1905, — sur appel de la défenderesse, la Cour de Justice civile de Genève, confirmant ce dernier jugement, a, par arrêt du 3 mars 1906, — et, en résumé, par application des art. 467 et 468 CO et 25, 44 chif. 1 et 3, et 45 de la Convention internationale du 14 octobre 1890, — adjugé aux demandeurs leurs conclusions en 3226 fr. 05 c. de dommages-intérêts avec intérêts de droit et débouté la défenderesse de sa demande reconventionnelle.

F. — C'est contre cet arrêt, que, en temps utile, la Société de Transports internationaux a déclaré recourir en réforme auprès du Tribunal fédéral, en reprenant les conclusions présentées par elle devant les instances cantonales.

G. — Dans les plaidoiries de ce jour, le représentant de la recourante a repris et développé ces conclusions. — Les intimés ont conclu au rejet du recours et à la confirmation de l'arrêt attaqué.

Statuant sur ces faits et considérant en droit:

1. — Les parties, en ayant l'une et l'autre invoqué les dispositions des art. 449 et suiv. CO, ont tacitement reconnu que c'était en premier lieu le droit fédéral qui était applicable au contrat conclu entre elles par lettres des 7 et 9 septembre 1901. La cause est donc bien de celles prévues à l'art. 56 OJF; et les autres conditions prescrites par la loi pour la recevabilité du recours en réforme auprès du Tribunal fédéral se trouvant également réunies en l'espèce, il convient d'aborder immédiatement l'examen du recours au fond.

2. — Les deux parties sont également d'accord pour reconnaître que le contrat intervenu entre elles constitue bien un contrat d'expédition et que la défenderesse revêt bien la qualité d'un commissionnaire-expéditeur ou d'un agent de transport au sens de l'art. 448 CO. Aux termes de cet article, la défenderesse se trouve donc bien soumise, ainsi que l'ont admis avec raison les deux instances cantonales, pour tout ce qui touche à l'exécution ou à l'inexécution de son contrat, aux dispositions des art. 449 et suiv. *ibid.*, traitant des voituriers ou du contrat de transport.

3. — A teneur de l'art. 467 *ibid.*, le voiturier ou le commissionnaire de transport qui emploie un chemin de fer pour effectuer le transport dont il s'est chargé ou qui coopère à l'exécution d'un transport entrepris par un chemin de fer, est soumis aux dispositions qui régissent les transports par chemin de fer, — sans préjudice toutefois des conventions contraires qui peuvent intervenir entre le voiturier ou commissionnaire de transport et son commettant. Cet article s'applique incontestablement en l'espèce, puisque pour l'expédition dont elle s'était chargée envers la Société Ringeissen, Angerer & Darbins, la défenderesse s'est successivement servie des Compagnies de chemins de fer du PLM et du JS et qu'aucune partie n'a allégué l'existence de « conventions contraires » de la nature de celles que le dit article a réservées. Il y a lieu ainsi de rechercher, pour en faire application envers la défenderesse, les dispositions régissant le transport ou l'ex-

pédition dont elle s'est chargée, par rapport aux chemins de fer dont elle s'est servie pour l'exécution de ses obligations.

Ces dispositions sont, d'une part, celles de la Convention internationale susrappelée du 14 octobre 1890, pour l'étape de Paris-Bercy à Vallorbe, dès la remise du wagon N° 126852 à la Compagnie du PLM jusqu'à sa réception par le destinataire (soit par la défenderesse) en gare de Vallorbe, et, d'autre part, celles de la loi fédérale précitée du 29 mars 1893, pour l'étape de Vallorbe à Sierre, dès la remise du wagon à la Compagnie du JS jusqu'à sa réception par le nouveau destinataire (le sieur Roussel) en gare de Sierre, car, en effet, au lieu de procéder comme elle aurait eu la faculté de le faire en vertu de l'art. 1^{er} de la Convention internationale, c'est-à-dire au lieu de soumettre le transport Paris-Bercy à Sierre, en son entier, au régime international par la création d'une lettre de voiture directe de l'une de ces deux gares à l'autre, la défenderesse, avec le consentement d'ailleurs de ses commettants Ringeissen, Angerer & Darbins, a préféré, pour des raisons qu'il n'y a pas lieu de rechercher ici, scinder ou diviser ce transport en deux étapes comprenant l'une, le parcours de Paris-Bercy à Vallorbe, l'autre, le parcours Vallorbe à Sierre; pour la première de ces deux étapes, la défenderesse avait le choix entre le régime interne des chemins de fer français et le régime international (voir le protocole de la Convention internationale, art. 1 al. 2), et c'est ce dernier régime qu'elle a choisi ou qu'elle a laissé choisir à ses commettants sans qu'elle ait jamais laissé entendre aucune réclamation à cet égard; quant à la seconde étape de Vallorbe à Sierre, dès l'instant où elle était rendue indépendante de la première et où il était créé pour elle une lettre de voiture spéciale, elle devait être et elle est aussi exclusivement régie par les dispositions de la loi fédérale et des règlements auxquels cette dernière a donné naissance.

4. — Il y a lieu ainsi, de par la volonté de la défenderesse elle-même, de distinguer entre les réclamations qui pouvaient être la conséquence de l'exécution ou de l'inexécution du transport durant la première étape, et celles qui

pouvaient résulter de l'exécution ou de l'inexécution du transport durant la seconde étape; pour les premières, elles ne pouvaient intéresser d'autre Compagnie de chemin de fer que celle du PLM, et leur sort devait ou pouvait dépendre de la diligence plus ou moins grande observée par la défenderesse comme destinataire du wagon à Vallorbe; pour les secondes, elles ne pouvaient intéresser d'autre Compagnie de chemin de fer que celle du JS, et le destinataire de la diligence duquel leur sort devait ou pouvait dépendre, c'était non plus la défenderesse, mais bien le sieur Roussel, Ingénieur de la Société des Mines du Val d'Anniviers à laquelle le matériel d'électricité expédié était en définitive destiné. Ces deux sortes de réclamations possibles, en tant qu'intéressant les chemins de fer, et ceux-ci étant pris en leur qualité de transporteurs, étaient donc parfaitement distinctes et indépendantes les unes des autres, de même que, pour ce transport, et à ne considérer que celui-ci, il n'existait juridiquement aucune relation entre la Compagnie du PLM et celle du JS, ce qui excluait toute possibilité de recours de l'une de ces deux compagnies contre l'autre.

Il ressort ainsi des considérations qui précèdent, que le paiement du prix de transport et des autres frais grevant la marchandise et la réception de cette dernière de la part du sieur Roussel, à Sierre, ne pouvaient éteindre, en vertu de l'art. 44 al. 1 de la loi fédérale du 29 mars 1893, et sous réserve des autres dispositions de cet article, que les actions qui eussent pu naître de ce transport contre la Compagnie du JS et ne pouvaient en revanche exercer aucune influence sur les actions possibles contre la Compagnie du PLM. Il convient d'ailleurs de remarquer qu'au moyen des réserves inscrites par elle dans la lettre de voiture Vallorbe-Sierre, la Compagnie du JS se trouvait, aux termes de l'art. 37 al. 2 *leg. cit.*, dégagée de toute responsabilité pour l'avarie dont ces réserves constataient l'existence à la caisse N° 14 et à son contenu déjà au moment de la consignation de ce colis en mains de dite compagnie; du moins la défenderesse n'a-t-elle invoqué à l'encontre de ces réserves aucune circons-

tance de fait capable de leur enlever leur valeur en droit. Par conséquent, et à quelque point de vue que l'on veuille se placer, il est indifférent qu'à Sierre le sieur Roussel ait pris livraison du wagon N° 126 852 sans faire dresser aucun procès-verbal et sans faire procéder à aucune expertise pour faire constater l'avarie, sa cause, l'époque à laquelle elle devait remonter et son importance, puisque toutes ces constatations n'eussent servi à rien tant contre la Compagnie du JS qui se trouvait avoir dégagé déjà sa responsabilité par les réserves susrappelées, que contre la Compagnie du PLM dont la situation juridique, en cette affaire, ne pouvait plus dépendre d'aucune des opérations auxquelles pouvait donner lieu le transport du matériel dont s'agit à partir de Vallorbe.

5. — En revanche, il est incontestable qu'à Vallorbe la défenderesse qui, à sa demande, avait été désignée par ses commettants Ringeissen, Angerer & Darbins dans la lettre de voiture de Paris-Bercy à Vallorbe comme destinataire en cette dernière gare du wagon N° 126 852, avait, soit de par ce fait seul déjà, soit de par les clauses de son contrat avec ses commettants, l'obligation de vérifier l'état en lequel la Compagnie du PLM lui remettait les colis faisant l'objet de cette expédition. Il est non moins certain que, si la défenderesse se fût acquittée de cette obligation, elle serait arrivée à découvrir elle-même, pour la faire constater ensuite régulièrement selon les prescriptions de l'art. 25 de la Convention internationale, l'avarie qu'un instant après la réception de la marchandise, au moment du passage en douane, et avant la remise à la Compagnie du JS, l'on put constater à la caisse N° 14 et aux deux inducteurs que celle-ci renfermait. Il n'a pas été, et il n'aurait pu non plus être sérieusement allégué que cette avarie se serait produite dans l'intervalle qui s'est écoulé entre le moment où la Compagnie du PLM a effectué la livraison du wagon et celui où ce wagon a subi la visite de la douane. Il est ainsi manifeste que cette avarie est survenue au cours du transport opéré par la Compagnie du PLM de Paris-Bercy à Vallorbe, puisque en gare de Paris-Bercy, ainsi qu'en fait foi la lettre de voiture établie pour cette

étape, le wagon a été consigné sans qu'aucune réserve ait été faite de la part de la compagnie qui, évidemment, si l'avarie eût existé déjà à ce moment-là, n'eût pas manqué de la signaler pour dégager sa responsabilité. Si donc, en gare de Vallorbe, la défenderesse avait usé de la diligence qu'il lui incombait d'exercer tant en vertu de son contrat avec ses commettants qu'en vertu des art. 467 CO et 25 Convention internationale, il n'est pas douteux que la Compagnie du PLM aurait eu à répondre de cette avarie, conformément à l'art. 30 Convention internationale; en tout cas, il n'a pas été établi, ni même allégué que la Compagnie du PLM aurait pu décliner sa responsabilité au sujet de cette avarie pour l'une ou pour l'autre des raisons prévues au dit article 30 ou à l'art. 31 *ibid.* Il n'a pas été davantage établi ni même allégué que, contre la Compagnie du PLM, il aurait été possible d'invoquer l'une ou l'autre des dispositions de l'alinéa 2 ou de l'alinéa 4 de l'art. 44 Convention internationale, et il est ainsi incontestable qu'envers la Compagnie du PLM, et aux termes du dit art. 44 al. 1, toute action qui eût pu résulter de ce transport ou de cette avarie, se trouvait éteinte ou périmée du fait que la défenderesse avait payé ou fait payer à dite compagnie le prix du transport et les autres frais grevant la marchandise et avait accepté de recevoir cette dernière.

6. — L'on se trouve ainsi dans la situation prévue à l'art. 468 CO dont la teneur est la suivante: « Le commissionnaire de transport qui emploie le chemin de fer pour effectuer un transport, ne peut décliner sa responsabilité pour défaut de recours contre le chemin de fer si c'est par sa propre faute que le recours est perdu »; d'où il suit que la défenderesse est mal venue à opposer à la présente demande le fait que, pour elle, elle se trouve privée, en vertu de l'art. 44 al. 1 Convention internationale, de tout recours contre la Compagnie du PLM, puisque c'est par sa propre faute, pour avoir négligé d'observer en gare de Vallorbe les formalités qu'il lui incombait de remplir à l'arrivée de la marchandise, qu'elle ne peut ou ne pouvait exercer de recours contre la Compagnie du PLM.

7. — La défenderesse ne peut évidemment exciper ici du fait qu'elle aurait remis à la Compagnie du JS le soin d'accomplir ces formalités à la réception de la marchandise en gare de Vallorbe ; elle a prétendu, à ce sujet, qu'elle aurait passé avec la Compagnie du JS une convention générale aux termes de laquelle cette compagnie aurait accepté d'intervenir comme son mandataire pour la réception, le passage en douane et la réexpédition de toutes marchandises à elle adressées à Vallorbe, mais elle n'en a aucunement rapporté la preuve ; au surplus, l'existence d'une pareille convention aurait elle-même pu être établie au procès, que cela n'eût pas suffi pour décharger la défenderesse de sa responsabilité, et qu'il eût bien plutôt fallu encore, au regard des art. 450 et 396 CO, que la défenderesse prouvât qu'elle avait été autorisée à transmettre le mandat reçu par elle à un tiers ou qu'elle y avait été contrainte par les circonstances, toutes preuves qui n'ont pas été faites en l'espèce. En réalité, d'ailleurs, ce ne peut être qu'en vertu des prescriptions de service dont il a été fait état en la cause, du 15 avril 1890, que la défenderesse a renoncé à intervenir directement dans les opérations qu'elle s'était chargée envers ses commettants d'accomplir en gare de Vallorbe, autrement que par l'envoi d'une nouvelle lettre de voiture, accompagnée de ses instructions, au chef de gare de Vallorbe ; mais en usant ainsi des facilités que lui offraient ces prescriptions de service pour l'accomplissement de ses obligations en gare de Vallorbe durant l'intervalle séparant le moment de l'expiration du contrat de transport conclu en son lieu et place par ses commettants avec la Compagnie du PLM au moment de la conclusion par elle du nouveau contrat de transport avec la Compagnie du JS, la défenderesse ne pouvait obtenir ce résultat de supprimer cet intervalle, c'est-à-dire de retarder l'expiration de l'un de ces contrats ou de hâter la conclusion de l'autre de manière à ce que l'un ne prit fin qu'au moment précis où l'autre prenait naissance (comp. art. 44 al. 1 Convention internationale, et 8 al. 1 Loi féd.) ; il en résulte qu'en consentant à procéder sur la base des prescriptions de ser-

vice susindiquées, en lieu et place de la défenderesse, et pour tout ou partie, aux opérations que cette dernière devait accomplir en gare de Vallorbe pour la réception de la marchandise de la Compagnie du PLM, le passage en douane et la remise de l'expédition à la Compagnie du JS, celle-ci n'agissait plus ou plutôt n'agissait pas encore en qualité de chemin de fer transporteur, en vertu du contrat de transport formé seulement par la création et l'acceptation de la lettre de voiture, et que les obligations qu'elle assumait ainsi envers la défenderesse, étaient des obligations spéciales, ne découlant point du contrat de transport, ni ne dépendant de ce contrat, et par conséquent sujettes à d'autres règles que celles régissant les obligations nées du contrat même de transport par chemin de fer. La responsabilité qui pouvait découler pour la Compagnie du JS envers la défenderesse de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite de ces obligations spéciales, ne pouvait donc être aussi, et en tout cas, qu'une responsabilité spéciale distincte de celle résultant du contrat de transport lui-même (soit de l'acceptation de la lettre de voiture), et dont, conséquemment, l'extinction ne pouvait dépendre de celle de la responsabilité découlant du contrat de transport lui-même. Ainsi, nonobstant la réception de la marchandise à Sierre par le dernier destinataire et le paiement du prix de transport et des autres frais grevant la marchandise, la Compagnie du JS pour autant que l'on pourrait admettre, ce qui n'a pas à être recherché ici, qu'elle assumait quelque responsabilité envers la défenderesse du chef des obligations spéciales qu'elle consentait à accomplir en lieu et place de cette dernière en gare de Vallorbe, conservait cette responsabilité, tout comme la défenderesse conservait la sienne envers ses commettants en raison de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite de ces mêmes obligations.

Il est en conséquence indifférent que le recours contre la Compagnie du PLM en raison de l'avarie survenue au cours du transport de Paris-Bercy à Vallorbe, à la caisse N° 14 et à son contenu ait été perdu par la faute de la défenderesse, ou, ainsi que celle-ci le prétend, par la faute de la Compa-

gnie du JS; dans le premier cas, en effet, la défenderesse ne peut invoquer ce fait, au regard de la disposition formelle de l'art. 468 CO; dans le second, de deux choses l'une: ou bien, tandis que la défenderesse avait assumé envers ses commettants les obligations et la responsabilité incombant au destinataire pour la réception de la marchandise de la Compagnie PLM en gare de Vallorbe, elle se serait déchargée de ces obligations sur la Compagnie du JS, sans que celle-ci assumât vis-à-vis d'elle la même responsabilité, et alors l'on se trouverait également dans la situation prévue à l'art. 468 précité, c'est-à-dire que la défenderesse ne pourrait s'en prendre encore qu'à elle-même de la perte de son recours contre la Compagnie du JS en raison de la faute qu'elle pourrait reprocher à celle-ci, car elle ne pouvait se décharger de la responsabilité qu'elle avait assumée envers ses commettants, en traitant à son tour avec un tiers qui n'assumait pas envers elle la même responsabilité et s'il lui plaisait de traiter ainsi, ce ne pouvait être qu'à ses risques et périls; ou bien, ce serait en présence d'un double contrat d'expédition que l'on se trouverait, entre, d'une part, et d'abord, la défenderesse et ses commettants, et puis, d'autre part, la Compagnie du JS et la défenderesse, et, dans cette situation, la Compagnie du JS attaquée non plus comme transporteur, mais comme commissionnaire-expéditeur, ne pouvant opposer à la défenderesse le défaut de son recours contre le chemin de fer transporteur (soit contre la Compagnie du PLM), recours qu'elle n'aurait perdu que par sa faute (art. 468 précité), la défenderesse ne saurait opposer davantage aux demandeurs cette même exception, puisque cela reviendrait pour la défenderesse à décliner envers ses commettants une responsabilité dont elle-même était couverte par la responsabilité encourue vis-à-vis d'elle par la Compagnie du JS.

8. — L'exception de prescription opposée par la défenderesse à l'encontre de la demande est également mal fondée. En effet, la faute que la défenderesse a commise ou qu'aurait commise en lieu et place de celle-ci la Compagnie du JS, alors que cette dernière aurait agi non plus en qualité de

chemin de fer transporteur, mais en qualité de commissionnaire-expéditeur aux ordres de la défenderesse, et qui a consisté dans la négligence de toutes les formalités à l'accomplissement desquelles était liée la possibilité de l'exercice d'un recours contre la Compagnie du PLM pour l'avarie survenue à la caisse N° 14 et à son contenu au cours du trajet de Paris-Bercy à Vallorbe, apparaît incontestablement comme une faute grave au sens des art. 45 al. 1 et 44 al. 2 chif. 1 de la Convention internationale et des mêmes articles 45 al. 1 et 44 al. 2 chif. 1 de la loi fédérale, ces dispositions étant applicables en la cause en vertu de l'art. 467 CO, les premières en cas de faute imputable à la défenderesse elle-même, les secondes en cas de faute imputable à la Compagnie du JS en qualité de commissionnaire-expéditeur. Sur la gravité de cette faute l'on ne peut effectivement conserver le moindre doute, car le premier devoir de la défenderesse comme commissionnaire-expéditeur et comme destinataire de la marchandise à Vallorbe, ou de la Compagnie du JS si l'on admet que celle-ci ait consenti à se substituer à la défenderesse pour l'accomplissement de ses obligations en gare de Vallorbe, consistait à vérifier l'état de la marchandise lors de sa livraison par la Compagnie du PLM et à remplir dès l'instant où cette vérification devait amener la découverte d'une avarie, toutes les formalités nécessaires pour faire subsister la responsabilité de la Compagnie du PLM en raison de cette avarie. Dans ces conditions, la présente action ne pouvait être prescrite que par trois ans, et cette prescription n'était pas encore acquise lors de l'introduction de l'instance, le 1^{er} octobre 1903.

9. — Quant au dommage à la réparation duquel la défenderesse doit être condamnée, puisque, des considérations qui précèdent, il résulte que la demande doit être déclarée fondée en principe, il comprend en premier lieu, à teneur de l'art. 37 de la Convention internationale « le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise ». Le montant de cette dépréciation n'ayant point été établi au moyen d'un procès verbal dressé conformément à l'art. 25 al. 2 de la

Convention internationale non plus que d'une expertise ou d'une constatation judiciaire requise et ordonnée sur la base du dit article 25 al. 3 et 4 et de l'art. 25 al. 3 loi fédérale, ce par la faute de la défenderesse ou, éventuellement, par celle de la Compagnie du Jura-Simplon contre laquelle la défenderesse avait dans ce cas son recours, il doit être apprécié suivant les autres éléments que le dossier renferme à ce sujet. Se livrant à cette appréciation, l'instance cantonale a estimé que la somme de 1500 fr. réclamée de ce chef par la défenderesse qui, par le Tribunal de commerce de la Seine, avait été condamnée au paiement de cette même somme envers la Société des Mines du Val d'Anniviers, n'était pas exagérée. Cette appréciation ou cette constatation de fait n'étant pas en contradiction avec les pièces du procès et n'impliquant non plus aucune contrariété avec les dispositions légales fédérales, lie le Tribunal fédéral (art. 81 OJF). L'on peut se borner à remarquer ici que c'est à tort que la défenderesse a prétendu que, des éléments d'appréciation contenus au dossier, il aurait fallu éliminer le rapport d'arbitre intervenu dans le procès qui s'est débattu devant le Tribunal de commerce de la Seine entre les demandeurs au procès actuel ou leur prédécesseur en droit, la Société Ringeissen, Angerer & Darbins et la Société des Mines du Val d'Anniviers, ainsi que le jugement rendu par ce tribunal le 4 mars 1903. — En ce qui concerne la première de ces deux pièces, il est exact sans doute que l'on ne se trouve pas là en présence d'un rapport d'expertise proprement dit; mais le Tribunal de commerce de la Seine, agissant évidemment en conformité de l'art. 429 CPC franç., a tenu à prendre, sur ce point-là comme sur tous les autres points du litige dont il était nanti, l'avis d'un « arbitre », lequel, pour s'acquitter de sa mission, a dû entendre les parties dans ce premier procès, examiner toutes pièces et procéder en quelque sorte à une véritable enquête; si donc ce rapport ne pouvait avoir dans le présent procès la valeur d'un rapport d'expertise au sens strict de ce terme, il avait tout au moins la valeur qu'auraient eue tous autres indices, et c'est avec raison, à ce point

de vue, que l'instance cantonale en a tenu compte dans l'appréciation du dommage. — Quant au jugement du 4 mars 1903, la défenderesse ne lui conteste de valeur probante en la cause que parce qu'il n'a été rendu qu'en premier ressort et qu'il n'apparaît point ainsi comme un jugement « définitif ». La défenderesse semble donc avoir voulu soulever le moyen pouvant être tiré de l'art. 50 de la Convention internationale (ou resp. du même art. 50 de la loi fédérale). A ce sujet, l'on pourrait se demander en premier lieu si le dit art. 50 s'applique bien aussi, en vertu de l'art. 467 CO, aux commissionnaires-expéditeurs entre eux dès l'instant où ceux-ci ont, pour effectuer un transport dont ils s'étaient chargés, utilisé un chemin de fer. Mais, à supposer même que cette question dût être résolue affirmativement, il n'en résulterait nullement cette conséquence que, des éléments d'appréciation à la disposition du juge dans le présent procès, il faudrait purement et simplement éliminer le dit jugement. Aux termes de l'art. 50 précité, lorsqu'une compagnie de chemin de fer a été condamnée au paiement d'une indemnité par un jugement définitif, celui-ci doit faire règle *ipso facto* (naturellement sous les autres conditions établies au dit article) dans le recours de cette compagnie contre les autres compagnies intéressées au litige, tant dans la question de savoir si ces compagnies étaient tenues au paiement d'une indemnité que dans la question de savoir si cette indemnité a été justement arbitrée par les premiers juges, c'est-à-dire que, sur ces deux points, le jugement définitif intervenu dans le procès principal exclut dans le procès subséquent ayant pour objet le recours des chemins de fer entre eux, toute possibilité de preuve contraire. Mais ce jugement définitif du procès principal n'est nullement une condition *sine qua non* du recours des chemins de fer entre eux; le défaut de production d'un tel jugement n'a d'autre conséquence que de rendre aux juges nantis du recours leur droit de libre appréciation sur les deux points susrappelés, ou, en d'autres termes, le droit de s'écarter sur ces points-là du jugement intervenu dans le procès principal. Si donc l'art. 50 précité doit recevoir son

application en la cause par l'effet de l'art. 467 CO, il en résulte simplement que, si, sur les deux points susspécifiés, et *mutatis mutandis*, le jugement du 4 mars 1903 ne pouvait être considéré comme un moyen de preuve absolu contre lequel aucune preuve contraire n'était recevable, il pouvait néanmoins être retenu comme un moyen de preuve ordinaire, ou comme un indice à apprécier librement par le juge dans le présent procès.

L'on peut encore remarquer ici qu'il est indifférent que les demandeurs ou leurs prédécesseurs en droit, Ringeissen, Angerer & Darbins, aient pris ou non, envers leur commettante, la Société des Mines du Val d'Anniviers, la qualité d'assureurs à côté de celle de commissionnaires-expéditeurs, tandis que dans ses relations avec ses commettants, la défenderesse n'a pris d'autre qualité que celle de commissionnaire-expéditeur, car la défenderesse n'a été recherchée et n'est ici condamnée qu'en sa qualité de commissionnaire-expéditeur et en raison des obligations qu'en cette qualité elle avait assumées envers ses commettants et qu'elle n'a pas exécutées ou dont elle s'est déchargée sur un tiers qui ne les a pas exécutées et de la négligence duquel, sauf son recours contre ce tiers, elle devait et elle doit porter la responsabilité.

10. — Quant à la somme de 1726 fr. 05 c. que les demandeurs ont justifié avoir, eux ou leurs prédécesseurs en droit, payé comme intérêts et comme frais de procès à Paris, soit à leur propre avocat, soit à leur partie adverse, la défenderesse en doit le remboursement déjà au regard de l'art. 41 de la Convention internationale, puisqu'il s'agit là d'un dommage subi par les demandeurs et dont la cause remonte à la faute grave commise par la défenderesse ou par la Compagnie du JS que la défenderesse se serait substituée pour l'accomplissement de ses obligations en gare de Vallorbe. Il est inexact de prétendre, ainsi que l'a fait la défenderesse, que ce dommage ne rentrerait pas dans la catégorie de ceux qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat; mais en serait-il autrement que cela n'aurait aucune perti-

nence en la cause, car le dommage dont la réparation est due dans les cas visés à l'art. 41 précité, comprend même celui qui ne pouvait être prévu lors de la conclusion du contrat (voir Eger, das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 1894, p. 687, litt. B, chiff. 2).

11. — Enfin, quant à la somme de 500 fr. que l'instance cantonale a adjugée aux demandeurs ensuite de la nécessité où ceux-ci se sont trouvés de constituer avocat et de plaider devant les tribunaux genevois, l'instance cantonale s'est manifestement basée pour cela sur les dispositions du droit cantonal sur la procédure (notamment sur l'art. 113 dern. al. loi proc. civ. genev.), ensorte que le Tribunal fédéral n'est pas compétent pour revoir ce point qui relève uniquement du droit cantonal.

12. — De tout ce que dessus, il résulte sans autre, — la demande reconventionnelle de la défenderesse tombant d'elle-même dès l'instant où la demande principale doit être accueillie, — que l'arrêt attaqué doit être purement et simplement confirmé.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté comme mal fondé, et, en conséquence, l'arrêt de la Cour de Justice civile de Genève, du 3 mars 1906, confirmé dans toutes ses parties.