

## BGE 32 II 307

Bundesgericht (BGE), 1906-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_32\\_II\\_307](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_32_II_307)

FR: ATF 32 II 307

IT: DTF 32 II 307

### Volltext

306 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. Umfümb, bau er nou) u>iiljrettb einer ffi:eil)e non 3aljren gar tein ,@tnfommctt 6e3icgen merbe, fou>ie mit ffi:M~ef)t betrauf, bau iljm nod) eine gan3e IICn3alj( non ?Berufen offen ftege. ;niele ?Bercd)~ nung erfef)eint al~ rcd)t~irrtümlief) unb bem Sn9alte be~ är3tlief)en @utad)ten5 nid)t entf~red)enb. ;nenn au~ bem (e~tent ergi6t fid), bau ber ~;r~erte in feiner :ta:ration bel' WCillbm111g ber ~rmerti~o fii~tgteit be~ st(iigerß auf beffen jugenbtid)eß ~Uter unb baß groae 19m nod) freiftel)enbe IICr6eitßfelb fd)on ffi:ücfjld)t genommen 9at, wie benn überl)Qul:'t fonft bie ~unftion~ftörungen beß stniegelenfe~ ljöl)er be\uertet \uerben (st a u fm a nn, 5)6. ber UnfaUnerle~ungen, 2. I}(u~., \S. 422); bel' stiiiger leibet aber 3ubem nid)t nur an bieien geroöl)nlid)en ~unmon~ftörungen, fonbent e~ fommt bie erl)e6rtde ;ni~l:'ofition au @elenfentaünbungen mit fef)roeren ~o{gen ljinau. ~~ barf baljer nid)t non bel' \Sd)IiBunfi bel' ~):l:'ertife ao erben, meß9a16 - ar~ WCittel - eine bauembe WCin~ 1:lerung bel' ~ru>er6ßfäl)igfeit non 17 1/2 Ofo au @runbe oU (egen ift. IICr~ fünftigeß ~infommen ift mit ben ?notinfnn3en 1500 ljr. :pro 3al)r 3u @runbe au legen, ba e~ fid) l)iet um eitte \l{nna9me tatfiief)Hd)er inatur l)anbeft, objd)on nid)t 3lt berfennen tft, baa ljiemit baß illCinimum in Illnfd)lag gebradt U>irb, ba5 unter ben gegebenen Umftiinben 3u ermarten tft. Um nun nie Bett, U>ii9renb Il.leld)er ber stIäger nod) nid)t~ berbienen U>irb, 3U 6erMfid)tigen, em:pfiehljt e~ fie) bie sta~itaHfation nad) ber ffi:ententa6elfe für ba~ IICUer l.lon 19 3aljren l.lOr3unel)men, l.lon bem an bel' stIäger iebenfalß im \Stanbe gCll.lafen miire, Il.lenn er nur aum 5)anb" werfer au~gebHbet Il.lurbe, etroa~ au bcrbienen. ~ür einen 19jiil)~ rigen ergi6t fid) nun ar~ für eine jäl)riief)e ffi:ente l.lon 260 ~r. erforbernd)e~ sta:ptta( 5330 ljr. 'tJiefc~ sta:pital tft, ba bel' stlii" ger e~ fd)on auf ben WComent beß Unfalfeß er9iilt, um 5 Saljre auri'tct3ubtßfonttet'cn, \)jaß, alt 4 % oered)net, einen IIC03ltg bon 1066 ~r., alfo 4264 ~r. ergibt. 5)icau fommen l)te ~rtqftoftcn mit 157 ljr. 50, maß 3ufammen 4.421 ~r. 50 0;t~. au~mad)t. )fiiegen bc~ l)ier geringclt morteil~ ber sta:ptta(a6finbung ift lebigUd) eine ~eraofe~ung auf bie eingcflagte C5umme non 4000 ~r. l.lor3u eU {aut 3n erben mü%te; aud) liegt eß gell.liU im 3ntereffe beiber ~arteien, baf3 ber ~aU l)euete feine enbgülttge ~rlebigltng finbe. IICn lid) \uiire freHid) bel' BUf:prud) einer ffi:ente ftalt eine~ Jta:pita(ß 6ei berartigen Ilnf:prüd)en auf \Sd)abenerfa~ (tU5 stör~ :perl.lede~ung auf @runb be~ IICrt. 116 (u>ie auef) Ilrrt. 51) Dffi: ftattl)aft (bg1. ?B@~ 27 II e. 504 i. f.), unb bel' ?Befragte l)at l)euete aud) ba~ 5)inberni~ se'90ben, baß nod) bor ben fantonalen Snftanaen beftaub, bau er nämlid) feine ~rfliirung für bie \Sid)er~ ftellung abgegeben l)attcj tnbeffen tft immer9in nid)t erfid)t lid), l'6 er bel' C5id)erfteUung aud) u>id)Hd) geroad)fen u>äre. ;nemnad) l)at ba~ ?Bunbeßgerid)t \_ erhntt; ;nie 5)au:ptberufung bCB ?Bef(agten u>irb abgeu>tefen, bagegen bie IICnfd)lu)berufung beß stliiger~ al~ begrünbet erfliirt unb bemge~ mi% in IlCbiinberung be~ Urteilß bcr H. IlCl:'~elfation~fammer be~ Dbergerid)t~ beß stantonß ,Bürid) nom 13. ~e6ruar 1906 bel' ?Beflagte l.lerurteHt, bem stliiger 4000 ~r. famt 5 % Bin~ feit 20. ;ne3em6er 1904 au

6eaal)(en. 43. Arrêt du 25 mai 1906, dans la cause Société de Transports internationaux, def. princ., dem. reconv. et rec., contre Ringeissen & Darbins, dem. princ., def. 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. 167 CO. - Conv. internat. du 14 octobre 1890 pour les transports de marchandises par chemins de fer, art. 25 et suiv., 30, 31, 44 al. 1 et 2; 45 al. 1; 37; 41, 50. Loi féd. du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer, art. 1 al. 1; 37 al. 2; 41 al. 1; 44 al. 2 et 3, 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 308 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsstanz. usage 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 fixe, 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-Ies Docks à celle de Paris-Bercy, en se désignant dans la lettre de voiture tout à la fois comme expéditrice et comme destinataire. À 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 -- III. Obligationenrecht. N° 43. 309 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 l'envoi, et de réexpédier ce wagon, en évitant autant que possible tout {le chargement 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. À 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 l'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: « constate au passage en douane la caisse N° 14 ouverte et les deux pièces y contenues avariées »; puis il procéda, toujours au nom de la

Societe de Transports internationaux et en vertu tant des instructions donnees par eelle-ci le 10 du meme mois que des prescriptions de service du 15 avril 1890, a la reexpedition {tu wagon sur Sierre ou celui-ei parvint le 18 et fut livre. le 19 octobre au destinataire Roussel qui l'accepta sans formulel' aueunes reserves et sans reelamer la eonfection d'aeun proees-verbal ni la nomination d'aucuns experts aux fins de constater l'avarie soufferte par la eaisse N° 14, le montant du dommage et, si possible, la cause de l'avarie et l'epoque a laquelle celle-ci devait remonter. B. - Le 4 novembre 1901, la Societe Ringeissen, Angerer & Darbins ecrivit a la Societe de Transports internationaux qu'elle venait de recevoir de sa cliente (la Soeiete des Mines du Val d' Anniviers) avis de l'avarie snrvenue a la eaisse N° 14, avec priere da faire le necessaire aupres de qui de droit, avis et priere qu'elle lui transmettait a son tour. La Societe de Transports internationaux tenta vaiuement diverses demarehes aupres de la Compagnie des ehemins de fer du Jura-Simplon; celle-ci declina toute responsabilite en l'occur- 310 A Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. rence, en se basant en resume sur l'absence de toutes re- serves et de toutes constatations officielles a l'arrivee ou a la livraison du wagon a Sien'e et sur le defaut de toutes reclamations dans les sept jours suivants. La Societe de Transports internationaux ayant decline egalement toute responsabilite du chef de cette avarie envers la Societe Ringeissen, Angerer & Darbins, et cette derniere ayant pris la meme attitude envers la Societe des Mines du Val d'Anniviers, celle-ci assigna celle-la devant le Tribunal de commerce de la Seine, en paiement de 3214 fr. a titre de dommages-interets. Ayant ete condamnee par jugement par defaut en date du 2 mai 1902 au paiement de cette somme de 3214 fr., la societe Ringeissen, Angerer & Darbins fit opposition a ce jugement le 2 juin 1902 ; sur quoi le tribunal decida, le 20 du dit mois, - conformement a l'art. 429 OPO fran'i., - de renvoyer les parties devant un «arbitre» qui aurait ales entendre et ales concier, si faire se pouvait, et, a defaut, a donner son avis en la cause apres examen du dossier; les parties n'ayant pu se concilier, l'arbitre deposa, le 5 aout 1902, son rapport concluant a la condamnation de la defenderesse, la Soeiete Ringeissen, Angerer & Darbins, au paiement d'une indemnite de 1500 fr. en eapital et de tous frais et depens. La defenderesse qui avait tenu la Soeit~te de Transports internationaux au courant des diverses phases du proces et lui avait, le 3 septembre} eommunique une eopie du rapport de l'arbitre, sans pouvoir jamais obtenir d'elle la reeonnaissance de sa responsabilite en eette affaire, lui fit notifier, le 2 octobre 1902, un exploit l'appelant formelle- ment en garantie dans ce litige et concluant a ce qu'il plut au Tribunal de commeree de la Seine: a) dire que la Soeiete de Transports internationaux etait tenue d'intervenir dans cette instance ; b) eondamner dite societe a la relever, elle, defenderesse au proees, de toute condamnation qui pourrait etre prononcee contre elle, en prineipal} interets et frais, et ce sous suite de tous depens. - La Societe de Transports internationaux opposa, a l' eneontre de eet appel en garantie, l'incompetence a son egard du Tribunal de eommerce de la III. ObligationenrechL N° 43. 311 Seine. - Oelui-ci, par jugement du 4 mars 1903, jugeant en premier ressort, re'iut en la forme la defenderesse, la Societe Ringeissen, Angerer & Darbins, en son opposition au juge- ment du 2 mai 1902, - mais l'en debouta au fond, - 01'- donna en eonsequence que le dit jugement serait execute. selon sa forme et teneur, et nonobstant l'opposition, toute- fois jusqu'à concurrence seulement de la somme de 1500 fr. et des depens, - annula le dit jugement pour le surplus, - se deeIara ineompetent a l'egard de la demande en garantie a raison du domicile de l'evoquee, - l'envoya la defenderesse a mieux agir contre celle-ci et la eondamna a tous les de- pens. La defenderesse, la Societe Ringeissen, Angerer & Darbins, pal'ait avoir appele de ce jugement qui lui fut signifie le 8 mai 1903 ; mais le dossier ne

permet pas d'établir eO111- ment 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 Fon 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 susrappelee, nanté 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. 312 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. 1<sup>er</sup> 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° 126852 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 III. Obligationenrecht. N° 43. 313 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 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 accepte de la représenter dans les opérations de douane et de reexpéditions à Vallorbe, mais que, en réalité, à Vallorbe, aucune faute n'aurait 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 prescrite par un an des la livraison du wagon N° 126852 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 AS 32 Ir - 1906 314 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinanz. 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 chiffr. 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 déboute 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. III. Obligationenrecht. N° 43. 315 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. 66 OJF; et les autres conditions prescrites par la loi pour la recevabilité du recours en réforme auprès du Tribunal fédéral se trouvant également

reunies en l'espece, 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'espece, 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'expédition 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 susmentionnée 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<sup>er</sup> 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, en matière d'obligationenrecht, N° 43. 317 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

dMenderesse comme destinataire du wagon a Vallorbe ; pour les secondes elles ne pouvaient interesser d'autre Compagnie de chemi- de fer que celle du JS, et le destinataire de la diligence du- quel leur sort devait ou pouvait dependre, c'etait non plus la ~fenderes~e, mais bien le sieur Roussel, Ingenieur de la Soclete des Mmes du Val d' Anniviers a laquelle le materiel d'electricite expedie etait en definitive destine. Ces deux sorte- de recl- amations possibles, en tant qu'interessant les chemms de fer, et ceux-ci etant pris en leur qualite de trans- porteurs, etaient donc parfaitement distinctes et independ- da- tes les un- s des autres, de m- me que, pour ce transport, et a ne co- slderer que celui-ci, il n'exisiait juridiquement aucune relatIOn entre la Compagnie du PLM et celle du JS ce qui excluait toute possibilite de recours de l'une de ce; deux compagnies contre l'autre. ~l ressort ainsi des considerations qui precedent, que le pmement du prix de transport et des autres frais grevant la ~archandise et la reception de cette derniere de la part du Sleur Roussel, a Sierre, ne pouvaient eteindre, en vertu de l'~rt. 44 al. i de la loi federale du 29 mars 1893, et sous re-erve des autres dispositions de cet article, que les acti ons qm eussent pu naitre 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 ~onv-ent d'ailleurs de remarquer qu'au moyen des rese rves lllscntes par elle dans la lettre de voiture Vallorbe-Sierre la Compagnie du JS se trouvait, aux termes de l'art. 37 al. ;1 leg. eit., degagee de toute responsabilite po ur l'avarie dont ces reserves constataient l'existence a la caisse N° 14 et a son contenu deja au moment de la consignation de ce colis en mains de dite compagnie; du moins la defenderesse n'a- t-elle invoque a l'encontre de ces reserves aucune circons- 318 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. tance de fait capable de leur enlever leur valeur en droit. Par consequent, et a quelque point de vue que l'on veuille se placer, il est indifferent qu'a Sierre le sieur Roussel ait pris livraison du wagon N° 126 852 sans faire dresser aucun proces-verbal et sans faire proceder a aucune expertise pour faire constater l'avarie, sa cause, l'epoque a laquelle elle de- vait remonter et son importance, puisque toutes ees consta- tations n' eussent servi arien tant contre la Compagnie du JS qui se trouvait avoir degage deja sa responsabilite par les reserves susrappellees, que eontre la Compagnie du PLM dont la situation juridique, en cette affaire, ne pouvait plus dependre d'aucune des operations auxquelles pouvait donner lieu le transport du materiel dont s'agit a partir de Vallorbe. 5. - En revanche, il est incontestable qu'a Vallorbe la defenderesse qui, a sa demande, avait ete designee par ses commettants Ringeissen, Angerer & Darbins dans la lettre de voiture de Paris-Berey a Vallorbe comme destinataire en cette derniere gare du wagon N° 126852, avait, soit de par ce fait seul deja, soit de par les clauses de son contrat avec ses eommettants, l'obligation de verifier l'etat en lequel la Compagnie du PLM lui remettait les colis faisant l'objet de cette expedition. Il est non moins certain que, si la defende- resse se fnt acquittee de cette obligation, elle serait arrivee a decouvrir elle-meme, pour la faire constater ensuite regu- lierement selon les prescriptions de l'art. 25 de la Convention internationale, l'avarie qu'un instant apres la reception de la marchandise, au moment du passage en douane, et avant la remise a la Compagnie du JS, l'on put eonstater a la caisse N° 14 et aux deux inducteurs que celle-ci renfermait. TI n'a pas ete, et il n'aurait pu non plus etre serieusement alMgue que cette avarie se serait produite dans l'intervalle qui s'est eeoule entre le moment ou la Compagnie du PLM a effectue la livraison du wagon et celui ou ee wagon a subi la visite de la douane. Il est ainsi manifeste que cette avarie est SUf- venue au cours du transport opere par la Compagnie du PL" M de Paris-Bercy a Vallorbe, puisque en gare de Paris-Berey, ainsi qu'en fait foi la lettre de voiture etablie pour

cette III. Obligationenrecht. No 43. 319 etape, le wagon a ete consigne sans qu'aucune reserve ait ete faite de la part de la compagnie qui, evidemment, si l'avarie ent existe deja a ce moment-la, n'ent pas manque de la signaler pour degager sa responsabilite. Si done, en gare de Vallorbe, la defenderesse avait use 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 a repondre de cette avarie, conformement a l'art. 30 Convention internationale; en tout cas, il n'a pas ete etabli, ni meme allegue que la Compagnie du PLM aurait pu decliner sa responsabilite au sujet de cette avarie pour l'une ou l'autre des raisons prevues au dit article 30 ou a l'art. 31 ibid. Il n'a pas ete davantage etabli ni meme allegue que, contre la Compagnie du PLM, il aurait ete 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 {lit art. 44 al. 1, toute action qui ent pu resulte de ce transport ou de cette avarie, se trouvait eteinte Oll perimee du fait que la defenderesse avait paye ou fait payer a dite compagnie le prix du transport et les autres frais grevant la marchandise et avait accepte de recevoir cette derniere. 6. - L'on se trouve ainsi dans la situation prevue a 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 decliner sa responsabilite pour defaut de recours contre le chemin de fer si c'est par sa propre faute que le recours est perdu» ; d'ou il suit que la defenderesse est mal venue a opposer a la presente demande le fait que, pour elle, elle se trouve privee, 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 negligé d'observer en gare de Vallorbe les formalites qu'il lui incombait de remplir a l'arrivee de la marchandise. qu'elle ne peut ou ne pouvait exercer de recours contre la Compagnie du PLM. 320 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. 1. - La defenderesse ne peut evidemment exciper ici du fait qu'elle aurait remis a la Compagnie du JS le soin d'accomplir ces formalites a la reception de la marchandise en gare de Vallorbe ; elle a pretendu, a ce sujet, qu'elle aurait passe avec la Compagnie du JS une convention generale aux termes de laquelle cette compagnie aurait accepte d'intervenir comme son mandataire pour la reception, le passage en douane et la reexpedition de toutes marchandises a elle adressees a Vallorbe, mais elle n'en a aucunement rapporte la preuve; au surplus, l'existence d'une pareille convention aurait elle-meme pu etre etablie au proces, que cela n'eilt pas suffi pour decharger la defenderesse de sa responsabilite, et qu'il eilt bien plutot fallu encore, au regard des art. 450 et 396 CO, que la defenderesse prouvat qu'elle avait ete autorisee a transmettre le mandat relju par elle a un tiers ou qu'elle y avait ete contrainte par les circonstances, toutes preuves qui n'ont pas ete faites en l'espece. En realite, d'ailleurs, ce ne peut etre qu'en vertu des prescriptions de service dont il a ete fait etat en la cause, du 15 avril 1890, que la defenderesse a renonce a intervenir directement dans les operations qu'elle s'etait chargee envers ses commettants d'accomplir en gare de Vallorbe, autrement que par l'envoi d'une nouvelle lettre de voiture, accompagnee de ses intructions, au chef de gare de Vallorbe ; mais en usant ainsi des facilites que lui offraient ces prescriptions de service pour l'accomplissement de ses obligations en gare de Vallorbe durant l'intervalle separant 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 defenderesse ne pouvait obtenir ce resultat de supprimer cet intervalle, c'est-a-dire de retarder l'expiration de l'un de ces contrats ou de biter la conclusion de l'autre de maniere a 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- III. Obligationenrecht. N° 43. 321 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 découlaient point du contrat de transport, ni ne dépendaient 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 du 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 Compagnie 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 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 le 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. Eu effet, la faute que la défenderesse a commise ou qui a été commise en lieu et place de celle-ci la Compagnie du JS, alors que cette dernière aurait agi non plus en qualité de III. Obligationenrecht. No 43. 328 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. i 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<sup>er</sup> 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 loi fédérale, 324 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. 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 contradiction 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'expertise 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 Fon ne se trouve pas la 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 fran(j., 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'au- , . t raient eue tous autres indices, et c'est avec raison, ace pom III. Obligationenrecht. N° 43. 325 de vue, que l'instance cantonale en a tenu compte dans l'ap- preciation 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 tin~ 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 commis- sionnaires-expéditeurs entre eux des l'instant Oll ceux-ci ont, pour effectuer un transport dont Hs s'étaient chargés, utilisé un chemin de fer. Mais, a supposer même que cette question dut être résolue affirmativement, il n'en résulterait nullement nette 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, ee lui-ci doit faire règle ipso facto (naturellement sous les autres conditions éta blies au dit article) dans le re- cours de cette compagnie contre les autres compagnies inte- ressées au litige, tant dans la question de savoir si ces com- pagnies étaient tenues au paiement d'une indemnité que dans la questiou de savoir si cette indemnité a été justement ar- bitrée par les premiers juges, c'est-à-dire que, sur ces deux points, le jugement définitif intervenu dans le pro ces prin- cipal exclut dans le pro ces subsequent ayant pour objet le reeours des chemins de fer entre eux, toute possibilité de preuve contraire. Mais ce jugement définitif du procès prin- eipal n'est nullement une condition sine qttā 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 s~r les deux points susrappelés, ou, en d'autres termes, le drOlt de s'écarter sur ces points-là du jugement intervenu dans le procès principal. Si donc l'art. 50 précité doit recevoir son 326 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. application en la cause par l'effet de l'art. 467 CO, il en re- sulte simplement que, si, sur les deux points sussespecifiés, et Inutatis Int.tandis, le jugement du 4 mars 1903 ne pouvait être considéré comme un moyen de preuve absollll 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 commet- tante, la 80ciété des Mines du Val d' Anniviers, la qualité d'assureurs à côte de celle de commissionnaires-expéditeurs, tandis que dans ses relations avec ses commettants, la defen- deresse 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 exeeu- tees

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 justifiée avoir, eux ou leurs prédécesseurs en droit, payée comme intérêts et comme frais de procès à Paris, soit à leur propre avocat, soit à la partie adverse, la demande se en doit le remboursement déjà au regard de l'art. 41 de la Convention internationale, puisqu'il s'agit 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 J8 que la défenderesse se serait substituée pour l'accomplissement de ses obligations en gare de Vallorbe. 11 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 pertinence. III. Obligationenrecht. N° 43. 327 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 Egel', *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 ou 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 dem. al. loi proc. civ. genev.), en sorte 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, confirme dans toutes ses parties.

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