

verhältnisse des Klägers anbelangt, so muß derselbe gestrichen werden. Denn das in concreto einzig maßgebende Bundesgesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken enthält eine Bestimmung wonach die Aufnahme eines derartigen Vorbehaltes in ein Urtheil zulässig wäre, nicht, und es geht nun, in Ermanglung einer diesbezüglichen ausdrücklichen Gesetzesvorschrift wohl nicht an, einer Partei das Recht vorzubehalten, eine rechtskräftig beurtheilte Sache zu erneuerter gerichtlicher Beurtheilung zu bringen und liegt hiezu übrigens im vorliegenden Falle um so weniger Veranlassung vor, als die gerichtlichen Sachverständigen sich mit größter Bestimmtheit dahin ausgesprochen haben, daß eine Besserung der Gesundheitsverhältnisse des Klägers nicht eintreten werde.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Das Urtheil des Obergerichtes des Kantons Thurgau wird in Dispositiv 1 dahin abgeändert: Beklagte ist verpflichtet, an den Kläger eine Entschädigung von 8000 Fr. (achttausend Franken) zu bezahlen.

## V. Transport auf Eisenbahnen.

### Transport par chemin de fer.

110. *Arrêt du 5 Novembre 1881 dans la cause Suisse-Occidentale, Fischer et Paris-Lyon-Méditerranée.*

Isidore Kalnotki et C<sup>e</sup>, négociants à Pest (Autriche), ont vendu dans le courant de l'année 1873 une certaine quantité de prunes de Bosnie au sieur Henri Deler, négociant à Ville-neuve-sur-Lot (France). Cette marchandise, du poids de 234 647 kilogr., a été livrée au destinataire en octobre, novembre et décembre 1873 : le sieur Deler eut à payer, pour frais de transport, la somme de 17 434 fr. 80 cent.

Prétendant que ces expéditions avaient été facturées à des prix supérieurs à ceux que prévoient les tarifs, il obtint des

Tribunaux français contre la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui avait opéré la dite livraison et reconnaissait d'ailleurs elle-même avoir réclamé sur son réseau 223 fr. de trop, une condamnation en paiement, 1° de la somme de 2041 fr. 95 cent., représentant les surtaxes perçues par un ou plusieurs des transporteurs antérieurs, 2° des frais du procès.

Par exploit du 4 février 1880, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a ouvert devant le Tribunal de commerce de Genève à Charles Fischer, commissionnaire en dite ville, de qui elle avait reçu les marchandises avec mission de les transporter de là à leur destination, une action en restitution de la somme payée par elle à Deler, ainsi que des frais, le tout ascendant à 4025 fr. 50 cent.

Ch. Fischer, qui avait reçu la marchandise des mains de la Suisse-Occidentale, appela celle-ci en garantie par exploit du 5 mars 1880.

Sous date du 14 avril suivant, il conclut au rejet des conclusions prises par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, et subsidiairement à ce qu'il plaise au Tribunal, pour le cas où il admettrait les conclusions de la prédite Compagnie, condamner la Suisse-Occidentale à le relever et garantir de toutes les condamnations qui seraient prononcées contre lui en capital, intérêts et frais.

La Compagnie de la Suisse-Occidentale conclut à libération, alléguant que toute action contre elle était depuis longtemps prescrite.

Par jugement du 27 janvier 1881, le Tribunal de commerce débouta la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée de sa réclamation et libéra en conséquence le sieur Fischer ainsi que la Suisse-Occidentale.

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée interjeta appel contre ce jugement, et par arrêt du 2 mai 1881 la Cour de justice civile de Genève, réformant, a condamné Fischer à payer à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, avec les intérêts et dépens de première instance et d'appel, la somme de 4025 fr. 50 cent., et condamné en outre la Compagnie Suisse-

Occidentale à relever et garantir Fischer de la condamnation qui vient d'être prononcée en capital, intérêts et dépens, tout en réservant à cette Compagnie son recours contre les transporteurs antérieurs.

C'est contre cet arrêt que la Compagnie de la Suisse-Occidentale recourt au Tribunal fédéral, conformément aux art. 29 et 30 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale ; elle conclut à ce qu'il plaise à ce Tribunal réformer et casser le dit arrêt, et libérer la Compagnie Suisse-Occidentale de la poursuite. A l'appui de son recours, la recourante estime que la Cour eût dû appliquer la loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports par chemins de fer : l'art. 55 de cette loi a, en effet, abrogé d'une manière absolue toutes les dispositions cantonales réglant cette matière. D'ailleurs, à supposer même que la réclamation du sieur Fischer soit juste au fond, elle est en tout cas éteinte par prescription, aux termes des art. 49 *in fine* et 45, chiffre 3 de la loi fédérale précitée.

Se déterminant à l'audience de ce jour sur la conclusion de la partie recourante, Fischer et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée contestent la compétence du Tribunal fédéral en l'espèce, et allèguent que les livraisons de marchandise, objet du litige, ont été opérées longtemps avant l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les transports par chemins de fer, et même avant la loi sur l'organisation judiciaire fédérale, qui a réglé la compétence du Tribunal fédéral. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ajoute que le recours n'est en aucun cas recevable en ce qui la concerne, par la raison qu'elle n'a demandé ni obtenu aucune condamnation contre la Compagnie de la Suisse-Occidentale, mais contre le sieur Fischer seul, lequel n'a point recouru contre l'arrêt à lui signifié avec commandement de payer par exploit du 2 août 1881.

*Statuant sur ces faits et considérant en droit :*

1° Le Tribunal fédéral n'a point à revenir sur l'arrêt de la Cour de justice dont est recours, pour autant qu'il a trait aux rapports de droit existant entre la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée comme demanderesse et le sieur Fischer comme

défendeur. Ce dernier, en effet, lequel seul avait qualité pour recourir de ce chef, ne l'ayant pas fait dans le délai légal, l'arrêt est passé en force de chose jugée.

La Compagnie de la Suisse-Occidentale déclare seule recourir contre ce même arrêt, pour autant qu'il la condamne à relever le sieur Fischer de la condamnation encourue au profit du Paris-Lyon-Méditerranée. L'examen du Tribunal fédéral doit donc se restreindre à cette dernière face du procès.

Sur l'exception d'incompétence soulevée par Fischer et la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, examinée au point de vue de la prescription :

2° L'art. 108 du Code de commerce de Genève, qui édicte en faveur du voiturier des prescriptions de six mois et d'un an dans le cas de perte ou d'avarie des marchandises, ne parle aucunement de la prescription en cas de réclamation de taxes indûment perçues; aucune autre disposition de ce Code, pas plus que du Code civil, ne mentionne des délais spéciaux à cet égard. Il y a donc lieu d'appliquer les dispositions générales telles qu'elles sont contenues aux art. 2262 à 2264 du Code civil, et établissant la prescription trentenaire pour les actions personnelles.

Dans l'espèce, le délai de prescription de l'action en garantie intentée à la Suisse-Occidentale par Fischer ensuite de sa condamnation à restituer au Paris-Lyon-Méditerranée des taxes indûment perçues doit être considérée comme ayant, dans l'origine, commencé à courir, au profit des transporteurs, au moment où le destinataire Deler à Villeneuve-sur-Lot a pris livraison des marchandises, et où il a payé au dernier transporteur, soit à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, les taxes dont il s'agit. Il y a lieu de fixer ce point de départ au 31 décembre 1873, attendu que ce n'est que dans le courant de ce dernier mois que les dernières livraisons ont eu lieu. Il s'est donc écoulé, jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports par chemins de fer, vingt mois seulement sous l'empire de la loi genevoise, et la prescription n'était donc pas acquise à

teneur de l'ancienne loi : si elle l'eût été, il est évident que la loi fédérale nouvelle ne serait point applicable, et qu'en présence de la prescription accomplie le Tribunal fédéral serait incompétent pour examiner l'exception de la Suisse-Occidentale.

Mais la prescription de la loi ancienne n'étant pas acquise au moment de la mise en vigueur de la loi nouvelle, et son accomplissement devant nécessairement tomber sous l'empire de cette loi, le Tribunal fédéral est compétent pour examiner la question de savoir à partir de quelle époque il y a lieu de compter le délai de cinq ans introduit par les art. 49 *in fine* et 45 chiffre 3 de la loi fédérale, en d'autres termes s'il faut admettre que la portion de la prescription commencée sous l'empire de l'ancienne loi doit être imputée sur le délai plus court fixé par la loi nouvelle.

Un simple commencement de prescription ne saurait constituer un *jus quaesitum* dans la vraie acception de ce terme, puisque la partie contre laquelle la prescription a seulement commencé peut l'anéantir par un acte interruptif, et que la loi elle-même peut toujours, — en déclarant par exemple imprescriptible un objet que la législation antérieure permettait de prescrire, — rendre frustratoire la prescription qui était commencée avant sa publication. Le débiteur au préjudice duquel une loi nouvelle étend le délai nécessaire pour prescrire, ou le créancier au désavantage de qui une semblable loi raccourcit ce délai, peuvent voir dans ces faits une espérance déçue, une attente non réalisée, mais point la violation d'un droit acquis. (Voy. Troplong, *De la prescription*, II, pag. 692, 693, 696, 707.)

3° La loi fédérale sur les transports par chemins de fer ne contient aucune disposition relative au calcul du délai des prescriptions commencées sous le régime de la loi ancienne, mais non encore accomplies au 1<sup>er</sup> septembre 1875, date de la mise en vigueur de la loi nouvelle.

Dans cette position, la question de prescription doit être résolue conformément aux principes généraux du droit.

L'art. 883 du nouveau Code fédéral des obligations, pré-

voyant les cas de ce genre, porte bien que, « dans les cas où » ce Code introduit un délai de prescription de cinq ans ou » davantage, on tient compte du temps écoulé pour les pres- » criptions qui ont commencé avant le 1<sup>er</sup> janvier 1883, mais » que, dans cette hypothèse, la prescription ne sera considé- » rée comme accomplie qu'après l'expiration de deux ans au » moins, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1883. » Il est clair toutefois que ce principe, — dont l'application au cas actuel aurait pour conséquence de faire considérer l'action du sieur Fischer comme prescrite, — ne saurait régir, même par analogie, la présente espèce, puisqu'il se trouve formulé dans une loi exécutoire à partir de 1883 seulement.

Cette question, depuis longtemps controversée, a reçu surtout dans la doctrine les solutions les plus diverses. (Voy. *Wächter, Pandectes*, § 32, pag. 163 et suiv.) Il y a lieu, à cet égard, de partir du principe que les lois réglant la prescription sont présumées avoir voulu soumettre à leur empire, dès le moment de leur promulgation, tous les rapports de droit qu'elles régissent, quelle que soit d'ailleurs l'époque où ceux-ci ont pris naissance, pourvu qu'elles ne portent pas atteinte à des droits acquis. La loi nouvelle, substituant un délai plus court à la prescription trentenaire de l'ancien droit, ne pourrait empêcher l'effet du délai déjà accompli ; mais il se justifie, en revanche, en vertu du principe plus haut formulé, que tous les délais qui sont seulement commencés doivent, pour ce qui reste à courir, être régis par la loi nouvelle, et que dans le cas où, comme dans l'espèce, cette loi nouvelle diminue la durée du délai restant à courir suivant la prescription de l'ancien droit, le nouveau délai qu'elle statue parte du moment même de l'entrée en vigueur de la dite nouvelle loi. (Voy. *Wächter, Pandectes*, I, pag. 166 ; *Merlin*, XXIV, pag. 108 et 109 ; *Entscheidungen des R. O. H. Gerichts*, XX, pag. 1 et suiv.)

Il ressort de l'application de ce qui précède au cas actuel que la prescription opposée par la Suisse-Occidentale ne saurait être admise, cinq ans entiers ne s'étant pas écoulés à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1875, date de la mise en vigueur de

la loi fédérale sur les transports par chemins de fer, jusqu'au 5 mars 1880, date de l'ouverture de l'action du sieur Fischer.

Sur l'exception d'incompétence présentée en ce qui concerne le fond :

4<sup>o</sup> A teneur de l'art. 29 de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire du 27 juin 1874, dans les causes où il s'agira de l'application des lois fédérales par les Tribunaux cantonaux, et lorsque l'objet du litige sera d'une valeur d'au moins 3000 fr. ou non susceptible d'estimation, chaque partie a le droit de recourir au Tribunal fédéral pour obtenir la réforme du jugement au fond rendu par la dernière instance cantonale.

Il y a lieu d'examiner si les rapports de droit qui ont donné naissance au litige tombent sous l'empire d'une loi fédérale.

La seule de ces lois dont les dispositions pourraient être applicables est évidemment celle sur les transports par chemins de fer. Les livraisons de marchandises effectuées par le sieur Kalnotki, à Pest, en mains du sieur Deler, à Villeneuve-sur-Lot, et à propos desquelles des taxes trop élevées ont été indûment perçues, ont eu lieu dans le courant de l'automne 1873, soit en novembre et décembre de la dite année, contre paiement, par le destinataire, des frais de transport. La loi fédérale susvisée a été adoptée par l'assemblée fédérale le 20 mars 1875, et par arrêté du 13 août suivant le Conseil fédéral l'a déclarée exécutoire à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1875. Or il est de principe qu'une loi ne peut déployer d'effet rétroactif : des rapports de droit qui sont nés sous la protection de la loi en vigueur lors de leur origine doivent continuer à être soumis à cette loi lors bien même qu'une autre loi aurait été promulguée postérieurement.

A moins qu'on ne doive admettre que le législateur ait formellement voulu en disposer autrement, celui-ci ne saurait, sans compromettre l'autorité de la loi, enlever à des droits acquis la protection qu'il leur doit en les soumettant aux principes opposés de dispositions nouvelles.

Il n'a pas même été allégué que le législateur fédéral ait eu l'intention de doter la loi dont il s'agit de cette force

rétroactive exceptionnelle. Il s'ensuit que le droit en vigueur en 1873, bien que modifié par la loi fédérale de 1875, n'a pas néanmoins cessé d'être la règle d'après laquelle les rapports de droit se rattachant aux livraisons de marchandises opérées en 1873, et qui ont pris naissance sous l'empire de l'ancienne loi, doivent être appréciés. Il va dès lors de soi que l'article de la loi nouvelle déclarant abrogées toutes les dispositions des lois cantonales ou fédérales ou règlements en contradiction avec ses propres prescriptions ne peut trouver son application qu'à l'égard des rapports de droit nés postérieurement à la publication de la loi nouvelle. (Voy. Laurent, *Droit civil franç.*, I, pag. 165 ; *Wächter Pandectes*, I, pag. 154 et suiv. ; Bluntschli, *Allg. Staatsrecht*, 1<sup>re</sup> édit., pag. 333.)

Les transports dont il s'agit devant être régis par la législation en vigueur en 1873, c'est-à-dire par la loi genevoise, le Tribunal fédéral n'est pas compétent pour statuer sur la réforme de l'arrêt de la Cour de justice civile de Genève condamnant la Suisse-Occidentale à garantir et relever le sieur Fischer des condamnations prononcées contre lui en faveur de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée.

Par ces motifs,

le Tribunal fédéral

prononce :

1° Il n'est pas entré en matière sur le recours de la Suisse-Occidentale pour autant qu'il vise les rapports de droit existant entre le sieur Fischer et la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée.

2° L'exception de prescription opposée par la Suisse-Occidentale à l'action en garantie du sieur Fischer est écartée comme mal fondée. Il n'est, quant au surplus, pas entré en matière sur le litige, vu l'incompétence du Tribunal de céans.

---