INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT CONTRACT COMMITTEE

Draft Convention

concerning

the Contract for the International Transport of Goods by Road

CHAPTER I

Definitions - Scope

Article 1

For the purposes of this Convention, the following shall be understood :

- (a) "Carrier": the person undertaking to effect transport by means of a vehicle of which he is the owner or operator.
- (b) "Consignee": the person named in the transport contract who is to receive the goods at their destination.
- (c) "Holder": the person holding a waybill made out to order, of which he is the endorsee, or a waybill made out to bearer or with a blank endorsement.
- (d) "Beneficiary": either the consignee or the holder.
- (e) "Person entitled to dispose of the goods": either the consignor or the beneficiary.
- (f) "International transport": any transport by road, the place of departure and of destination of which, as specified in the transport contract, are situated either in different Contracting States, or in the same Contracting State but with the territory of another Contracting State intervening.
- (g) "Territory of a Contracting State": any territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate, authority or administration of the State.

(h) "Last carrier": in the case of transport to be performed by several successive carriers but under a single contract, the carrier effecting the final stage of the transport specified in the transport contract where the transport has been completed, or, if not, the carrier who was effecting the transport at the time of its actual termination.

(i) "Vehicle": any motor lorry or trailer used for the international transport of goods by road.

(k) "Transport time": the time that elapses between the taking over of the goods by the carrier, or, in the case of transport to be performed by successive carriers, by the first of them, and the delivery of the goods to the beneficiary or, in the event of such delivery being impossible, until the time they are taken into custody under the conditions specified in Article 15.

Article 2

1. This Convention shall apply to all international transport of goods effected throughout by road by a commercial carrier with or without remuneration.
2. This provision shall likewise apply to transport effected by the State or by legally constituted public bodies.
3. This Convention shall not apply :
 - (a) to transport effected under the terms of an international postal convention;
 - (b) in the absence of a special agreement, to transport effected under exceptional conditions, outside the normal range of operations of a road carrier.
4. The Contracting States may, by bilateral agreement, exclude from the terms of this Convention their frontier traffic and transit traffic from and to the same Contracting State where such transport is effected throughout by undertakings having their principal place of business in the territory of that State.

CHAPTER II

Transport Documents

Article 3

1. The consignor and the carrier may each require a waybill to be made out.

2. The waybill shall conform to one of the two models given in Annexes I and II. These Annexes may, without prejudice to the provisions of Article 7, be modified in accordance with the simplified procedure set forth in....

3. The absence, irregularity or loss of the waybill shall not affect the existence or validity of the transport contract, which shall none the less be subject to the rules of this Convention.

Article 4

1. The waybill may, at the option of the parties, be made out to a person named, to order or to bearer.

2. The waybill shall be made out in three original copies signed by the consignor and by the carrier.

3. The first copy shall accompany the goods. The second copy shall be handed to the consignor. The third copy shall be retained by the carrier.

4. If the waybill is made out to order or to bearer, the second copy shall be marked "negotiable" and the other copies "not negotiable".

Article 5

1. The negotiable copy of a waybill made out to order shall be transferable by endorsement. Any person in whose favour the negotiable copy has been endorsed may re-endorse it in favour of another person.

2. The endorsement must be clean. If an endorsement is subject to any conditions whatsoever it shall be deemed null and void. Partial endorsement shall be invalid.

3. The endorsement need not necessarily specify the endorsee; it may consist solely of the endorser's signature (blank endorsement). An endorsement to bearer is equivalent to a blank endorsement.

4. The endorsee or bearer of the negotiable copy of a waybill made out to order with a blank endorsement shall be required to substantiate his claim by an uninterrupted series of endorsements. Cancelled endorsements shall in this respect be regarded as not having been written.

Article 6

Each of the parties may ask for as many waybills to be made out as there are independent vehicles the despatch of which requires the use either of goods of different kinds or of less than vehicle load consignments.

Article 7

1. The waybill shall contain the following particulars to be furnished by the consignor :

- (a) the name and address of the consignor;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the name and address of the consignee, with or without the insertion of the words "to order" or "to bearer";
- (d) a description of the goods and the method of packing;
- (e) special marks or numbers on the packages;
- (f) number of packages or gross weight or quantity of goods otherwise expressed;
- (g) necessary instructions for customs, police, health or other formalities and, where appropriate, for the customs clearance of the goods.

2. The waybill shall contain the following information :

- (a) the name and address of the carrier or carriers;
- (b) a statement that the transport is subject to the rules laid down in this Convention.

3. The waybill shall also specify the place and date of its issue and include a heading for the insertion of any reservations by the carrier with regard to the apparent state of the goods and their packing.

4. At the request of either party, the waybill shall also contain the following particulars :

- (a) the route to be followed;
- (b) the charges for which the consignor assumes liability;
- (c) the value of the goods and special interest in delivery;
- (d) the consignor's instructions to the carrier regarding the insurance of the goods;
- (e) documents transmitted to the carrier to accompany the waybill;
- (f) the agreed delivery date in the case referred to in Article 17, paragraph 2.

5. It shall be permissible for either party to insert in the waybill such additional particulars or stipulations as are not contrary to the provisions of this Convention and its Annexes.

Article 8

1. The consignor shall be responsible for the accuracy of the particulars furnished by him for the purpose of making out the waybill; he shall be liable for all expenses or prejudice sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or incompleteness of such particulars or statements.

2. Where the waybill omits the information specified in Article 7, paragraph 2, the carrier signing it shall be liable for any prejudice sustained by the person entitled to dispose of the goods by reason of such omissions.

Article 9

1. On receiving the goods into his charge, the carrier shall be required to check the accuracy of the statements in the waybill as to the number of packages and their marks or numbers, and the apparent state of the goods and their packing.

2. Where the carrier is unable to check the accuracy of the above statements, or if he has reasonable grounds for doubting their accuracy, he shall enter his reservations to that effect in the waybill.

3. The consignor shall also be entitled, on payment of a special fee, to request the checking of the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, the checking of the contents of the packages, and the entry of the findings in the waybill. As regards weight or quantity, however, no special fee may be demanded unless the check is carried out on behalf of the consignor.

Article 10

1. The waybill shall be prima facie evidence of the conclusion of the transport contract, the conditions of transport and the receipt of the goods by the carrier.

2. Should the waybill contain no reservations by the carrier it shall be presumed that the goods and their packing appeared to be in good condition at the time of delivery to the carrier, and that the number of packages, their marks and numbers correspond with the statements in the waybill.

3. The statements in the waybill relating to the gross weight or quantity of the goods and to the contents of packages, if checked by the carrier, shall be prima facie evidence against him.

Article 11

1. Before handing over the goods, the consignor must furnish such information as is necessary to meet customs, police, health or other formalities requiring completion during transport, and attach the documents needed for that purpose to the waybill. The consignor shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such information or documents.

2. The carrier shall be liable as an agent for the consequences of the loss or improper use of the documents mentioned in the waybill and attached thereto or deposited with him; nevertheless, the compensation payable by him shall in no circumstances exceed that due in the event of the loss of the goods.

CHAPTER III

Performance of the Transport Contract

Article 12

1. Where the waybill is made out to a person named, the consignor may dispose of the goods so long as they are in the carrier's hands.

2. Where the waybill is made out to order or to bearer, the right to dispose of the goods rests with the holder.

3. The person entitled to dispose of the goods in virtue of the preceding paragraphs of this Article may ask for the place of destination to be changed, but the carrier shall be required to comply with this request only if it can be done without interfering with his normal operations and provided payment is made for all excess charges.

Article 13

1. At the place of destination, the carrier shall deliver the goods and the copy of the waybill accompanying them to the consignee against payment of any charges due on the waybill.

2. Whenever possible, the carrier shall advise the consignee of the probable time of arrival of the goods at the place of destination.

3. Where the waybill is made out to order or to bearer, the carrier shall deliver the goods and the copy of the waybill accompanying them to the holder against the negotiable copy of the waybill and payment of any charges due thereon.

4. Disagreement as to the charges due on the waybill shall not exonerate the carrier from delivering the goods provided the beneficiary has furnished security.

Article 14

Carriers failing to comply with the provisions of Articles 12 and 13 shall be held liable for any prejudice caused thereby.

Article 15

1. If, on the arrival of the goods at the place of destination, the beneficiary fails to come forward or fails to pay the charges due on the waybill, the carrier may discharge the goods for account of the person entitled to dispose of them.

2. The carrier shall in such case take the goods into his charge or entrust them to a third party, who shall hold the said goods as security for the charges due on the waybill, and for any excess charges.

3. After a period of two months, the carrier shall have the right to sell the goods by public sale or in accordance with local custom for account of the person entitled to them.

4. If the goods are perishable or their condition warrants such a course, or if their storage involves expenses out of propor-

tion to the value of the goods, they may be sold irrespective of the two months' waiting period.

5. The carrier shall immediately advise the consignor of the above circumstances, the latter remaining liable to the carrier in such cases for the charges and expenses referred to above.

6. Where the waybill is made out to order or to bearer, the carrier shall be entitled to dispose of the goods against payment of the charges and expenses due and against security to guarantee the rights of an undisclosed holder. Such security shall be released should no holder come forward within a period of one year from the date of arrival of the goods at their destination.

CHAPTER IV

Liability of the Carrier

Article 16

1. Subject to the provisions of Article 18, the carrier shall be liable for any prejudice caused through total or partial loss of the goods, or damage thereto, if the occurrence which caused the prejudice took place during the period of transport.

2. Should the goods have been delivered to the beneficiary without collection of the amount due on delivery which should have been collected by the carrier under the terms of the transport contract, the carrier shall be liable to the consignor for compensation not exceeding the amount which he was instructed to collect, without prejudice, however, to his right to recover from the beneficiary.

Article 17

1. Subject to the provisions of Article 18, the carrier shall be liable for any prejudice caused by delay during the period of transport.

2. In the absence of a time-limit agreed between the carrier himself and the consignor, the carrier shall be liable only when, in the light of the circumstances of the case, the duration of the transport is clearly unreasonable.

Article 18

The carrier shall not be liable if he proves that the loss, damage or delay is not due, even in part, to negligence on his part or on the part of his representatives or agents.

Article 19

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, the carrier shall not be liable if it is probable that the prejudice arises from one of the following circumstances or from a combination of such circumstances :

- (a) fire or mechanical breakdown affecting the vehicle, provided that the carrier proves that reasonable efforts were made to render the vehicle roadworthy at the time the journey began;
- (b) road accident arising from circumstances not connected with the vehicle, provided that the carrier proves that it was not within the power of the driver to avoid the accident or to remedy its consequences;
- (c) act of war;
- (d) act of public enemies;
- (e) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
- (f) quarantine restrictions;
- (g) strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (h) riots or civil commotions;
- (i) act or omission of the person entitled to dispose of the goods or of his representatives or agents;
- (j) special nature of the goods making them liable to breakage, leakage, deterioration or to any other wastage in bulk or weight; spontaneous combustion or other inherent defect of the goods; latent defects;
- (k) insufficiency of packing;
- (l) insufficiency or inadequacy of marks or numbers;
- (m) effect of heat, cold, variations in temperature or in the humidity of the air, provided that in the event of transport being performed in vehicles specially equipped to protect goods from these effects, the carrier proves that reasonable care was exercised in the use of such equipment;

- (n) use of open vehicles without tilts, when such use is customary or has been agreed;
- (o) handling, loading or stowage of the goods by the consignor or unloading by the beneficiary;
- (p) transport of live animals, provided that the carrier proves that all the customary precautions were taken.

2. Nevertheless, in the cases referred to in the preceding paragraph, the carrier shall be liable for the prejudice in so far as the person entitled to dispose of the goods proves that it arose from the negligence of the carrier or of his representatives or agents.

Article 20

1. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature, to the acceptance whereof the carrier would not have consented had he known their nature, may at any time or place be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation; further, the consignor shall be liable for all damages and expenses arising out of their acceptance.

2. If the carrier, knowing the nature of such goods, has consented to their acceptance, he shall not be entitled to unload, destroy or render them innocuous except in the event of their endangering the vehicle or the load; in such cases no compensation shall be payable.

Article 21

When the liability for loss or damage rests with the carrier, the person entitled to dispose of the goods shall have the right to compensation for the proved prejudice sustained, within the limits laid down in Article 23.

Article 22

1. The value of the goods shall be calculated in accordance with the exchange quotation or, failing such quotation, in accordance with the current market price or, failing both the foregoing, in accordance with the ordinary value of goods of the same nature and quality at the place of destination and at the time the goods were accepted for transport.

2. The transport charge due, Customs duties and any other disbursements in respect of the transport of the goods shall also be incorporated in the value of the goods, without, however, any payment of damages.

3. When the prices serving as a basis for the calculation of the value of the goods are expressed in a currency other than that of the State in which payment is claimed, conversion shall be effected at the official rate of exchange ruling at the time and place of actual payment of the compensation.

Article 23

1. The liability of the carrier for loss or damage shall be limited to the sum of one dollar per kilogramme of gross weight of the goods as given in the waybill.

2. The sum stated above shall be calculated in terms of the gold dollar of the United States of America, the weight and fineness being determined by the official parity in force on 1 July 1944.

3. The liability of the carrier for delay shall be limited to the transport charge.

Article 24

1. The consignor may declare, in the waybill, a value for the goods exceeding the limit laid down in Article 23 and, should his interest in delivery not be covered by the value of the goods, may also fix the amount of a special interest in delivery, against payment, in both cases, of a reasonable surcharge.

2. Even in the case of declared interest in delivery, Article 23, paragraph 3 shall apply, unless a delivery date has been agreed.

3. The declaration referred to in paragraph 1 of this Article shall be regarded as prima facie evidence of the amount of the damage sustained, in the absence of proof to the contrary furnished by the carrier.

Article 25

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, under the laws of the country in which the beneficiary takes legal proceedings, is considered to be equivalent to wilful misconduct.

2. Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

3. Nevertheless, the value of the goods may not exceed the limit laid down in Article 23, paragraph 1, unless so stated in the waybill, whether or not a surcharge has been agreed upon for this purpose.

CHAPTER V

Claims and Actions

Article 26

1. The removal of the goods by the beneficiary shall be prima facie evidence of their delivery in the condition described in the waybill, unless such removal is accompanied by reservations in writing giving at least a general description of the facts.

2. Nevertheless, if the loss or damage is not apparent, reservations made within seven days of removal, public holidays not included, shall be valid.

3. In the case of proved or alleged loss or damage, the carrier and the beneficiary shall give each other all reasonable facilities for making the necessary investigations.

Article 27

1. Any legal proceedings against the carrier, based on the transport contract, must be brought before a court of a Contracting State.

2. Within these limits, the proceedings may be brought before the court exercising jurisdiction at the place where the carrier has his principal place of business, at the point of departure of the transport and at the place where delivery was made or should have been made.

Article 28

Legal proceedings against the carrier based on the transport contract shall not be maintainable after the expiry of a period of one year from the date of delivery of the goods or, if delivery has not been made, from the date on which it should have been made.

CHAPTER VI

Provisions relating to transport performed
by successive carriers

Article 29

1. If an international transport of goods by road, governed by a single contract, is to be performed by successive carriers, the second carrier and each succeeding carrier becomes a party to the transport contract by reason of his acceptance of the goods, provided that he knows or should know when accepting them that the transport is governed by such a contract.

2. The said carrier shall be subject to the rules of this Convention from the time when he receives the goods from the preceding carrier until they are delivered to the succeeding carrier or to the beneficiary, or, in the event of such delivery to the beneficiary being impossible, until the time the goods are taken into custody in accordance with Article 15.

Article 30

1. The carrier accepting the goods from the preceding carrier shall transmit to the latter a signed receipt. When necessary, he shall enter on this receipt and on the copy of the waybill accompanying the goods the reservations provided for in Article 9, paragraph 2.

2. The provisions of Article 10, paragraph 2, shall apply to the relations between successive carriers.

Article 31

1. Legal proceedings based on the transport contract must be brought either against the first carrier, or against the last carrier, or against the carrier who performed that portion of the transport during which the loss or damage occurred.

2. Once proceedings have been instituted this right of option ceases.

3. Article 27 shall apply to transport operations performed by successive carriers. Nevertheless, in derogation of the provisions of paragraph 2 of the said Article :

- (a) legal proceedings against the first carrier may not be brought before the court exercising jurisdiction

- at the place where delivery was made or should have been made;
- (b) legal proceedings against the last carrier may not be brought before the court exercising jurisdiction at the point of departure;
 - (c) legal proceedings against one of the intermediate carriers may only be brought before the court exercising jurisdiction at the place where the intermediate carrier concerned has his principal place of business.

Article 32

A carrier who, under the provisions of this Convention, has paid compensation for loss or damage which was not caused by his act alone, as distinct from the act of other carriers, shall be entitled to sue for the principal, interest and charges the other carriers, in accordance with the following provisions :

- (a) the carrier by whose act as distinct from the act of other carriers, the loss or damage was caused, must refund the amount of compensation paid by another carrier;
- (b) if the loss or damage was caused by the act of two or more carriers, the amount payable by each of them shall be fixed in proportion to his share of liability. Should it prove impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the reward for transport due to him;
- (c) if it cannot be proved which of the carrier(s) was liable for the loss or damage, the amount due for compensation shall be shared, in the proportion laid down under (b) by all the carriers, except by such carrier or carriers as can prove that he is (they are) not liable.

Article 33

In the event of the insolvency of any one of the carriers, the amount payable by him to the other carriers shall be divided among the latter, in proportion to the reward due to them.

Article 34

1. A carrier against whom a claim is brought under Articles 32 and 33 shall not be entitled to contest the regularity of the payment made by the carrier making the claim, if the amount of the compensation was fixed by a court of law, provided he was duly notified of the proceedings and afforded an opportunity of taking part therein.

2. A carrier desiring to take proceedings to enforce his claim shall bring an action in the same court and at the same time against all the other carriers with whom he has been unable to reach a settlement.

Article 35

Carriers shall be at liberty to agree to provisions other than those laid down in Articles 32 and 33.

CHAPTER VII

Miscellaneous provisions

Article 36

1. Whosoever, other than a commercial carrier, shall have received into his custody and care goods in course of transport under the terms of this Convention, shall be liable to the carrier from whom he received the goods for any damage sustained by the goods whilst in his custody and care.

2. The rules governing liability which shall be applied in such a case are those applicable to a carrier when loss or damage has been caused by his act, provided that the person who received the goods knows or should know that the transport is being effected under the terms of this Convention.

3. If the person who received the goods made no reservation when doing so, this shall be prima facie evidence that the goods were delivered to him in accordance with the copy of the waybill accompanying the goods.

Article 37

Subject to the provisions of Article 35, any stipulation having directly or indirectly the effect of exempting the persons concerned from their obligations under this Convention shall be null and void, but the nullity of such stipulations shall not entail the nullity of the contract which remains subject to the provisions of this Convention.

CHAPTER VIII

Special Clauses

Genève, le 31 Mai 1949

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

Exposé des motifs

du projet de Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route.

INTRODUCTION GENERALE

-0-

A la base des travaux du Comité du contrat de transport international par route se trouve une proposition faite par l'Institut international pour l'unification du droit privé lors de la deuxième assemblée générale de l'Union internationale des transports routiers (I.R.U.), tenue à Genève le 23 Mars 1948, de faire convoquer par la Chambre de Commerce internationale (C.C.I.), l'Institut et l'I.R.U., un Comité d'experts chargé d'élaborer un avant-projet de convention concernant le transport par route des marchandises et des personnes. Peu après ce Comité a été constitué par la Chambre de Commerce Internationale, l'Institut et l'I.R.U.

Comme membres du Comité, ont été désignés :

- Par la C.C.I.

M. C.B. INGWERSEN, Avocat à la Cour Suprême, Consul Général et Président de la Fédération Internationale des commissionnaires de transports et assimilés (Danemark) avec comme suppléant :

M. Philippe DROIN, Chef du Groupe transports et communications de la C.C.I. (France).

- Par l'Institut.

M. Algot BAGGE, Ancien membre de la Cour Suprême, Vice-Président de l'Internationale law association, membre du Conseil du Comité maritime international et du Conseil de l'Institut (Suède), avec comme suppléant :

M. G. de SYDOW, Conseiller à la Cour d'Appel et Secrétaire Général adjoint de l'Institut. (Suède).

- Par l'I.R.U.

M. F. Ernest SPAT, Secrétaire Général de Philips Ltd. et Président de l'I.R.U. (Pays-Bas) avec, comme suppléant :

M. Arnold GREEBE, Secrétaire Général de l'Association néerlandaise des usagers des transports (Pays-Bas).

Le Comité a élu comme Président : M. A. BAGGE et confié à M. de SYDOW la charge de Secrétaire.

Lorsque M. GREEBE eut exprimé le désir de céder sa place, l'I.R.U. a désigné comme suppléant de M. SPAT, M. Paul SCHWEIZER, Directeur de la Maison "Lastag" S.A. pour le transport par camion, Vice-Président de l'I.R.U. (Suisse).

A sa deuxième session de La Haye, le Comité décida d'inviter l'Union internationale d'Assurances Transports à nommer un assureur de transport comme membre du Comité et à lui adjoindre un suppléant. Le 20 Janvier 1949 le Président de ladite Union avait désigné comme membre :

M. H.K. HELMENS DORFER, Directeur de la Compagnie d'assurances générales l'Helvétia (Suisse) avec, comme suppléant :

M. J.J. KAMP, de l'Association d'assurance transport (Pays-Bas).

Le Groupe de travail chargé des questions juridiques, établi par le Sous-Comité des transports routiers au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, a adopté au cours de sa première session à Genève, du 18 au 21 Mai 1948, session à laquelle des représentants de la C.C.I., de l'Institut et de l'I.R.U. ont assisté en qualité d'observateurs, la résolution suivante :

"Le Groupe de travail chargé des questions juridiques,

"Considérant l'importance, au point de vue international, d'un règlement uniforme des contrats de transport par route et la nécessité d'une étroite collaboration de toutes les organisations intéressées en matière de contrat de

transport;

"Ayant pris bonne note de la création d'un Comité mixte d'experts de l'Institut international pour l'unification du droit privé, de l'Union internationale des transports routiers et de la Chambre de Commerce internationale afin d'élaborer des règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par route;

"Estimant que l'enquête en cours entreprise par le Comité et ses études faciliteront la tâche qui incombe au Groupe de travail;

"Ayant pris bonne note de la déclaration faite par leurs représentants, que ces organismes sont disposés à collaborer étroitement avec le Groupe de travail;

"Considérant qu'en matière de conditions de transport, certains éléments d'ordre public concernant les gouvernements et doivent être traités par ceux-ci;

"Emet le vœu :

- "1. - que le Comité d'experts poursuive ses travaux avec diligence pour l'élaboration de règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par route, et soumette les résultats préliminaires de ses études jusqu'à la fin de l'année 1948,
- "2. - que les propositions formulées concernant la création d'une lettre de voiture internationale lui soient soumises au plus tard, si possible, jusqu'à la fin Octobre 1948;
- "3. - que les règles uniformes concernant le contrat de transport de voyageurs, à l'exclusion des services de transports régis par des dispositions ou des conventions de droit public, soient également étudiées par le Comité d'experts; et
- "4. - qu'une liaison entre le Comité d'experts et le Secrétaire soit établie pour assurer notamment la coordination des règles uniformes concernant le contrat de transport élaborées par le Comité mixte et des dispositions de droit public ou d'ordre public éventuellement applicables en la matière".

En réponse au vœu du Groupe de travail de voir établir

une liaison entre le Comité et le Secrétariat de la Division des transports au sein de la Commission économique pour l'Europe. Le Comité a proposé au Secrétariat de choisir un représentant pour participer aux travaux du Comité. Le Directeur de la Division des transports a désigné à cet effet le 6 Juillet 1948, M. le Dr. Jan HOSTIE, Conseiller juridique de la Division des Transports.

Le Comité a tenu une session préparatoire à Rome, du 8 au 10 Mai 1948, à laquelle M.M. BAGGE, GREEBE et de SYDOW ont participé, et quatre sessions plénières, à Stockholm le 20 et le 21 Juin 1948, à La Haye le 27 et 28 Septembre 1948, à Menton du 21 au 26 Février et à Genève du 27 au 31 Mai 1949.

Les personnes indiquées ci-après ont participé, comme experts, à une ou plusieurs sessions du Comité, ou ont fourni au Comité leur conseil :

- M. K. VONK, Directeur au Ministère des transports et du waterstaat et Président du Sous-Comité des transports routiers au sein de la Commission économique pour l'Europe (Pays-Bas).
- M. Helge BERGLUND, Directeur au Ministère des Communications (Suède).
- M. Emile DALGA, Administrateur civil à la Direction générale des chemins de fer et des transports, Ministère des travaux publics et des transports (France).
- M.G.H. DYKMANS van GUNST, Directeur au Ministère des transports et du waterstaat (Pays-Bas).
- M. Aldo MORGANTI, Inspecteur en Chef à l'Inspectorat général de la motorisation civile, Ministère des transports (Italie).
- M. Albert NAESSENS, Délégué permanent auprès des Nations Unies à Genève (Belgique).
- M. Johannis ADRIAANSE, expert en assurance transport routier (Pays-Bas).
- Osvaldo ADROWER, Président de l'Association Syndicale Italienne (Italie).
- M. Svend ANDERSEN, Directeur de la Compagnie d'assurance du Lloyd danois, du Nordic Pool of Marine Insurance (Danemark).

- M. Jean BAEBLER, Administrateur-Directeur de "A. Natural Le Coultre et C. ie S.A." (Suisse).
- M. G. Attilio BELTRAMETTI, Avocat à Savona, de la Confédération générale du trafic et des transports (Italie).
- M. Ugo BERNIERI, de la Société des transports routiers des marchandises (Italie).
- M. Hugues RIBRACH, Gérant-Directeur général de la Capital, agence générale d'assurance et de caution agréée, Paris (France).
- M. Jean DOZOL, Vice-Président de la Chambre syndicale des déménageurs (France).
- M. Per ERIKSSON, Directeur de la Compagnie du Linjebuss (Suède).
- M. F.J. de GIER, Président de l'Inter-West (Pays-Bas).
- M. Pierre GRAF, de la Compagnie d'assurances générales l'Helvétia (Suisse).
- M. Charles A.F. GROENMAN, Secrétaire de l'Union néerlandaise d'entreprises de transports (Pays-Bas).
- M. Max RITTER von HENRIQUEZ, Vice-Président de l'I.R.U. (Autriche).
- M. R. HEIJERSSON, Conseiller juridique de l'Association des transporteurs (Suède).
- M. Herman J.H. JANSSEN, Secrétaire général adjoint de l'I.R.U.
- M. Joh. H.W. KÖNIG, Directeur de la Société des transports routiers v.h. n.w. König et Co. (Pays-Bas).
- M. C.J.K. PETERSEN, Secrétaire général de l'I.R.U.
- M. C.A. SETH, Conseiller juridique de la Compagnie du Linjebuss (Suède).
- M. J.J. de VRIJER, de l'Ininvest (Pays-Bas).

Pour satisfaire au vœu du Groupe de travail chargé des questions juridiques, le Comité élaborera d'abord des formules de lettres de voiture, que le Comité présenta au Groupe de travail avec un rapport le 28 Octobre 1948. Toutefois, le Comité était d'avis qu'il était préférable qu'une formule de lettre de voiture ne soit pas recommandée à l'usage des transporteurs et de leurs clients avant que le Comité ait eu la possibilité

d'étudier d'une manière plus approfondie la question des règles uniformes de contrat de transport des marchandises par route. Sur la recommandation du Comité, le Groupe de travail a décidé, à sa deuxième session du 9 au 12 Novembre 1948, d'ajourner l'examen des formules de lettres de voiture établies par le Comité jusqu'à la prochaine session du Groupe de travail, au cours de laquelle devrait être examiné l'avant-projet de règlement uniforme du contrat de transport de marchandises par route.

A sa deuxième session, le Groupe de travail s'est aussi rallié à la suggestion des représentants des Gouvernements de l'Italie et de la Suisse que les gouvernements désireux de le faire, pourraient transmettre par l'entremise du Secrétariat, toutes observations utiles, au Comité. Se référant à cette résolution, le directeur de l'Office fédéral Suisse des transports et M. Roger THRUPP, délégué du Royaume Uni à la Commission Economique pour l'Europe, ont présenté avant la troisième session du Comité des observations sur le rapport du Comité le 28 Octobre 1948.

Le Comité a maintenant fini la préparation des règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par la route. Ces règles ont reçu la forme d'une convention internationale. Quand il s'est agi de choisir la forme en laquelle ces règles seraient élaborées, convention internationale ou contrat-type, le Comité a pris en considération les raisons suivantes. D'une part, l'acceptation d'une convention internationale sera une oeuvre de longue haleine; d'autre part, un système de contrat-type ne donnera pas de règles valables vis-à-vis des tiers et ne pourra pas non plus créer l'uniformité des règles coercitives nationales différentes, ce qui, surtout quand il s'agit du contrat de transport, aurait des conséquences graves. Partant, le contrat-type rendrait vain l'emploi d'une lettre de voiture internationale

uniforme qui ne se conçoit pas sans l'établissement d'un droit de transports uniforme.

Comme la conclusion d'une convention internationale est une oeuvre nécessairement longue, il pourrait y avoir avantage à soumettre dans l'entretemps, à l'épreuve de l'expérience pratique les résultats obtenus. En conséquence le Comité propose que l'I.R.U., en collaboration avec le Secrétariat de l'Institut, élabore aussitôt que possible un contrat-type avec l'application des règles de l'avant-projet de convention et recommande à ses membres d'employer ce contrat en attendant la conclusion d'une Convention.

En préparation de l'avant-projet de Convention, le Comité a eu en vue de mettre autant que possible en harmonie les règles applicables au contrat de transport par route des marchandises avec les règles déjà applicables à ces matières pour les autres moyens de transport, principalement les chemins de fer.

Les analogies avec les transports internationaux par chemin de fer sont de toute évidence. Il est cependant hors de doute que ces analogies ne sont qu'imparfaites; elles ont trait à l'idée d'une unification du règlement respectif se trouvant à la base de chaque transport international, et elles laissent intacte la nature intrinsèque du transport en question qui doit nécessairement varier d'après sa structure technique, ses intérêts économiques spéciaux et ses problèmes bien différenciés du risque et de la responsabilité.

Il suffit de souligner les différences principales qui existent entre les transports par chemin de fer et par automobile; les transports internationaux de la première espèce sont liés aux différentes entreprises, soit étatiques, soit privées, situées dans les territoires déterminés, alors que les transports par automobile peuvent conserver l'unité d'entreprise dans tout leur

parcours par divers territoires.

Les dispositions de fond de l'avant-projet de Convention diffèrent aussi sur divers points de celles de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et elles sont à certains égards moins complètes. Au fond, l'avant-projet correspond plus aux Conventions pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et relatives au transport aérien international (les règles de La Haye et la Convention de Varsovie) et il règle à peu près les mêmes questions que celles que ces Conventions ont abordé.

De même que la C.I.M. et la Convention de Varsovie, l'avant-projet impose, à l'expéditeur et au transporteur, de faire usage d'un titre de transport, qualifié dans l'avant-projet de la lettre de voiture; il énumère les énonciations qui doivent être inscrites dans ce titre. Mais, tandis que la C.I.M. fait du contrat de transport un contrat réel dont la conclusion s'opère "dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture et constate l'acceptation en apposant son timbre sur la lettre", le contrat de transport par route selon l'avant-projet est purement consensuel comme le contrat de transport aérien international selon la Convention de Varsovie. La formation n'est subordonnée à aucune formalité. A défaut d'une lettre de voiture, il existe un contrat de transport soumis aux règles de l'avant-projet de Convention.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour perte et dommage pendant le transport, l'avant-projet consacre la théorie de la faute comme les règles de La Haye et la Convention de Varsovie. On n'a pas trouvé convenable d'accepter la réglementation de la C.I.M., qui accente en principe

la théorie du risque, qui rejette la nécessité d'une faute pour que la responsabilité civile du débiteur soit engagée. Dans la pratique, la différence entre le système de la C.I.M. et l'avant-projet n'est pas cependant très grande, puisque la C.I.M. contient de larges exceptions à ce dernier principe et de très importantes stipulations en faveur du transporteur.

En ce qui concerne la limitation de la responsabilité du transporteur, il y a une grande différence entre l'avant-projet et les conventions internationales de transport déjà existantes. Tandis que la limite dans les règles de La Haye est fixée à 100 livres sterling par colis en valeur or, dans la C.I.M. à 100 francs or français par kilogramme de poids brut manquant et dans la Convention de Varsovie à 250 francs français par kilogramme à être considérée comme valeur or, l'avant-projet fixe la limite à une somme d'un dollar-or par kilogramme. Les transporteurs routiers n'ont pas voulu adopter un chiffre plus élevé, sauf une déclaration spéciale de l'expéditeur. Comme ce chiffre ne diffère pas beaucoup des limites proposées ou déjà valables dans plusieurs pays pour les transports nationaux routiers, le Comité a adopté cette proposition après une grande hésitation.

La tâche du Comité n'est point terminée par l'élaboration du projet soumis actuellement. Il restera au Comité la charge de préparer un avant-projet de Convention relative au contrat de transport international des personnes par la route. L'Institut a déjà commencé à élaborer un rapport préliminaire qui, à ce sujet, examine et compare les différents systèmes en vigueur en Europe et à préparer un premier avant-projet comme base de discussion.

OBSERVATIONS SUR LE TEXTE DU PROJET

Article 1^{er}

Cet article comprend des définitions. L'absence de définitions peut se faire sérieusement sentir. De nombreuses obscurités peuvent être éclaircies par l'adoption de cette méthode.

Cet article est doublement judicieux; il allège d'abord le style de la Convention en supprimant dans le corps du texte les explications relatives aux termes qu'il définit et qui y étaient précédemment insérées, mais à cet avantage de forme, il ajoute des précisions en ce qui concerne la portée d'un plus grand nombre d'expressions, il élimine la possibilité d'en donner plusieurs interprétations lorsqu'elles se trouvent employées dans divers articles; en même temps, il supprime en grande partie les contestations que ces interprétations différentes pourraient faire naître devant les tribunaux.

Examinons maintenant quelques définitions contenues dans le projet :

Transporteur. Trois personnes prennent part au contrat de transport, expéditeur, transporteur, destinataire. Est expéditeur celui qui donne, en son propre nom, l'ordre de transport. Une personne ayant des expéditions à faire ne contracte cependant pas toujours directement avec un transporteur; elle s'adresse très souvent à un individu qui se charge de faire transporter les marchandises par un entrepreneur de transport. Cet individu s'appelle le commissionnaire-expéditeur ("Spéditeur"). Celui-ci assume ainsi l'obligation de chercher pour son commettant un entrepreneur de transport, de conclure avec lui le contrat de transport, de lui remettre la marchandise, etc. Par

suite, lorsqu'une personne envoie un colis par l'intermédiaire d'un commissionnaire-expéditeur (agissant en son propre nom) c'est ce lui-ci qui est l'expéditeur véritable et non la première personne.

Le transporteur est la personne qui se charge de transporter effectivement la marchandise. La différence entre l'opération de transport et la commission d'expéditeur consiste ainsi dans le fait que le commissionnaire-expéditeur ne promet en aucune façon d'effectuer le transport de marchandises, il se charge de contracter avec des transporteurs, tandis que le transporteur s'oblige à faire opérer les transports lui-même ou par ses employés.

La distinction entre la commission de transport et le transport n'est pas toujours très claire. Le Comité a donc estimé qu'il y a intérêt à donner une définition du terme "transporteur".

Destinataire est la personne dénommée à qui la marchandise doit être livrée à la fin du voyage. Expéditeur et destinataire peuvent être une seule et même personne, mais si l'expéditeur désigne une autre personne, celle-ci a le droit de recevoir la marchandise.

Transport international. La définition de cette expression est, de toutes, la plus importante, car c'est elle qui détermine les transports par route qui sont soumis à la Convention dans le cadre des Nations qui ont ratifié cette dernière ou y ont adhéré.

Ce sont les termes du contrat de transport, l'intention des parties, qui déterminent le caractère international du transport. Le point de destination réel, qui peut être modifié au cours de route pour une raison quelconque, n'est pas pris en considération.

Article 2

1.- L'avant-projet de la Convention ne règle que les transports internationaux entièrement effectués par la route. Dans le cas où le transport, basé sur un seul contrat de transport, est effectué en partie par la route et en partie par autre moyen de transport, les stipulations de l'avant-projet ne s'appliquent pas. Il s'ensuit que les transports effectués par les lignes des services automobiles qui sont inscrites sur la liste de lignes établies conformément à la C.I.M. sont exceptés de l'application de l'avant-projet. Egalement s'il doit exister une convention concernant un titre de transport combiné concernant différents modes de transports, ces transports ne seront pas soumis à l'avant-projet.

Il est évident que chaque réglementation s'appliquant aux transports combinés présume de grands avantages pour les expéditeurs et pour le commerce. Le Comité n'a donc pas voulu rentrer dans le cadre de l'avant-projet les transports combinés déjà régis par des Conventions internationales antérieures ou empêcher l'établissement d'une réglementation séparée, concernant les transports combinés.

Le Comité n'a pas voulu toucher aux dispositions nationales au sujet des transports routiers internes. Il convient cependant de signaler que la non-application des règles de l'avant-projet pour les transports internes pourra entraîner de sérieuses complications.

Supposons qu'un camion en route de Marseille pour Genève transporte en même temps des marchandises à Grenoble et des marchandises à Genève. S'il y a un accident entre Marseille et Grenoble l'ayant-droit des premières marchandises ne peut pas faire valoir l'avant-projet, le transport étant un transport

interne, régi par la législation nationale. Au contraire, les règles de l'avant-projet seraient applicables à l'ayant-droit des marchandises à destination de Genève.

Point n'est besoin d'indiquer les inconvénients qui surgiront d'une telle situation. Le transporteur aura à tenir compte de deux régimes de responsabilité différents. Dans un but d'unification, il est d'une nécessité impérieuse que les Etats contractants mettent leur législation interne en harmonie avec les dispositions d'une Convention adoptée.

Le Comité a trouvé juste que le transport routier effectué par un transporteur non professionnel, c'est-à-dire non entrepreneur, ne soit pas régi par les mêmes règles que le transport effectué pour un entrepreneur. Dans ce cas, la liberté des deux contractants doit être entièrement libre.

La plupart des législations admettent que dans les contrats à titre onéreux la responsabilité est plus grande que dans les contrats gratuits. Il paraît donc utile de faire une distinction entre le transport rémunéré et le transport gratuit; mais d'autre part, cette distinction n'exclut pas les possibilités de fraude. On peut concevoir que la responsabilité que le Comité voudrait imposer au transporteur soit annulée par une collusion donnant au transport le caractère gratuit alors que la rémunération sera stipulée sous une autre forme.

Pour ces raisons, le Comité a voulu que l'avant-projet s'applique également aux transports gratuits, effectués par route par un transporteur professionnel.

2 - Actuellement, il existe déjà des compagnies de transport par route exploitées par l'Etat. Le Comité a estimé qu'il n'y a aucune raison de traiter les entreprises commerciales exercées par l'Etat autrement que les entreprises exercées

par des particuliers.

3a. - Selon ce paragraphe, sont exceptés de l'application de l'avant-projet les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales. Il est évident que les transports de la poste par la route ne doivent pas rentrer dans le cadre de l'avant-projet, mais qu'ils doivent être régis par les Commissions postales pour autant qu'ils soient réglés par lesdites Conventions.

3b. - Quand il s'agit de transports effectués en dehors de l'opération normale de l'exploitation, comme des transports effectués à des fins scientifiques, etc. , il ne faudrait que les règles de l'avant-projet soient applicables. Il est évident qu'un transport effectué par exemple à l'intérieur de l'Afrique à des fins scientifiques ne doit pas rentrer dans le cadre de l'avant-projet.

4.- Les transports frontaliers et les transports en transit sont, en principe, soumis aux mêmes règles que les autres transports internationaux, mais il est assez juste que les règles de l'avant-projet de n'appliquent pas nécessairement à ces cas.

Article 3.

Lors des travaux préparatoires de l'avant-projet, la question s'est posée de savoir si l'on devait imposer aux parties l'obligation absolue d'utiliser une lettre de voiture, telle qu'elle est prévue à la C.I.M. pour les chemins de fer. La plupart des experts étaient en faveur d'une telle obligation pour le transport par la route.

Il serait sans doute fort utile de rendre obligatoire la confection d'une note écrite, mais il ne faut pas oublier que l'acceptation d'une telle règle peut être très douteuse. Il est

à présumer que dans certains pays, assurer une sanction efficace à pareille obligation, se heurterait à des difficultés. Pour des raisons compréhensibles, on ne peut pas rendre la lettre de voiture obligatoire sans l'établissement d'une sanction adéquate. S'il n'y a pas de sanction, il sera très facile pour les transporteurs qui le préfèrent d'éviter d'employer les lettres de voiture et de ne pas être liés par la Convention. Ensuite, on peut se demander s'il est juste que le transport ne soit pas soumis aux règles de l'avant-projet, si les parties par une simple négligence ont omis d'établir un tel document. L'organisation de transport routier n'est pas encore aussi développée que celle des chemins de fer. Les transporteurs routiers n'ont pas toujours un bureau et une telle négligence peut se produire.

Pour ces raisons, le Comité n'a pas voulu rendre la lettre de voiture un document constitutif. La lettre de voiture constate donc la conclusion du contrat de transport, mais ne la constitue pas. Le contrat de transport au sens de l'avant-projet est simplement consensuel et l'accord des volontés du transporteur et de l'expéditeur seul suffit pour faire naître le contrat. L'absence de la lettre de voiture n'affecte donc ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de l'avant-projet.

Toutefois, le Comité est d'avis que les expéditeurs et les transporteurs devraient être engagés à se servir d'une lettre de voiture, chaque fois qu'ils feront un contrat de transport international.

On a cru pouvoir atteindre ce but en donnant à l'expéditeur et au transporteur le droit d'exiger l'établissement d'une lettre de voiture. Il est vrai que le droit conféré à

l'expéditeur de demander au transporteur l'acceptation d'une lettre de voiture ne lui servira pas toujours à grand chose, parce que au cas où le transporteur ne serait pas disposé à accepter ce document, il aura dans plusieurs pays la faculté de refuser la conclusion du contrat de transport. Mais il est évident que le droit de refuser un tel contrat ne sera pas exercé souvent par le transporteur pour des raisons de concurrence. De plus, même si le transporteur a le droit de refuser la conclusion d'un contrat de transport, il se peut bien qu'en vertu du droit commun de son pays, il assume une certaine responsabilité vis-à-vis des expéditeurs en exerçant ce droit, s'il est lié par des offres antérieurement adressées au public.

Etant établi que le contrat de transport au sens de l'avant-projet est consensuel et que la formation n'est subordonnée à aucune formalité particulière, le contrat peut donc exister sans que le transporteur ait pris en charge la marchandise à transporter. Mais l'avant-projet ne vise que la responsabilité du transporteur pendant la période où les marchandises sont sous sa garde. Les obligations du transporteur découlant du contrat de transport avant qu'il ait pris possession des marchandises ne sauraient donc être soumises aux règles de l'avant-projet. Pour en déterminer l'étendue et les conséquences, il faudra recourir aux législations nationales.

Quant au formulaire de la lettre de voiture il a été proposé, lors des travaux du Comité, d'une part, que la lettre de voiture doit être conforme au modèle annexé à l'avant-projet et, de l'autre, que l'adoption des modèles annexés à l'avant-projet ne seraient que recommandés aux intéressés. La première proposition est peu pratique. Si l'on trouve après quelque temps,

ce qui est probable, que la forme des formulaires n'est pas bien rédigée, on ne pourra pas changer les formulaires sans provoquer une réunion d'une nouvelle Conférence Diplomatique Internationale. Comme les experts du Comité n'ont pas voulu accepter la deuxième proposition, c'est-à-dire de laisser aux transporteurs eux-mêmes de changer les formulaires s'ils trouvent que cela est nécessaire, il faut trouver une procédure simplifiée pour changer les formulaires. Peut-être peut-on confier la charge de changer les formulaires à un Comité composé, par exemple, des représentants de la Commission Economique pour l'Europe, la Chambre de Commerce Internationale et l'Union Internationale des Transports routiers. Bien entendu, ce Comité ne peut changer ce que la lettre de voiture doit contenir d'après l'article 7 du projet.

Article 4.

1.- Le commerce et l'industrie ont depuis longtemps désiré pour les transports par chemin de fer un document permettant à l'expéditeur de transférer librement à un tiers le droit de disposer de la marchandise en cours de transport par l'endossement d'un titre de transport. Quant au transport par route, où le transport souvent est effectué avec une rapidité supérieure à celle dont disposent les chemins de fer, l'usage d'un tel titre de transport est peut-être plus limité que dans les transports par chemins de fer. Le Comité toutefois a considéré qu'on ne devrait pas omettre d'offrir aux usagers d'un moyen de transport aussi moderne que celui du transport par route, un titre de transport moderne qui puisse satisfaire les besoins des usagers surtout quand il s'agit de trajets assez longs et de transports successifs. Pour ces raisons, le Comité a proposé, en plus

d'une lettre de voiture adressée de manière précise au destinataire, une lettre de voiture à ordre ou au porteur.

Selon l'avant-projet, la lettre de voiture ne peut cependant être à ordre ou au porteur que si les parties sont d'accord sur ce point. On n'a pas trouvé juste de donner à l'expéditeur un droit d'exiger l'établissement d'une telle lettre de voiture.

2 - 3.- Bien que, théoriquement, on aurait pu admettre qu'il ne faille que deux exemplaires formant preuve pour les deux parties contractantes : expéditeur et transporteur, il a paru opportun de protéger d'une manière efficace et pratique les intérêts du destinataire en lui faisant remettre par le transporteur, à l'arrivée de la marchandise, un exemplaire accompagnant celle-ci.

L'expéditeur et le transporteur peuvent naturellement faire établir pour leurs facilités autant de copies de la lettre de voiture qu'ils le désirent; mais ces copies n'ont pas d'autre valeur juridique que celle des copies.

4.- Comme nous le verrons plus tard, lorsque la lettre de voiture est à un destinataire dénommé, celui-ci peut, à l'arrivée, exiger la livraison de la marchandise sans avoir à produire un exemplaire de la lettre de voiture. Mais si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, le transporteur ne peut livrer la marchandise que contre remise de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture, c'est-à-dire le deuxième exemplaire, l'exemplaire qui est remis à l'expéditeur.

Article 5.

Dans la rédaction de cet article, on s'est inspiré du Projet des 20 et 21 Avril 1938 concernant l'introduction dans

certains des Etats qui ont adhéré à la Convention de Berne, d'un document de transport négociable pour le transport par chemin de fer. Les règles y données doivent rendre le contrôle, si la personne présentant une lettre de voiture négociable est le propre porteur du document, aisé et simple. Même des personnes qui sont tout à fait étrangères aux raisonnements juridiques, doivent pouvoir décider de cette question sans aucune difficulté.

Le transporteur est tenu de vérifier la régularité de la suite des endossements, mais il n'est pas tenu de vérifier la régularité de la signature des endosseurs.

Article 7.

Il y a des indications obligatoires qui ne peuvent être fournies que par l'expéditeur et d'autres seulement par le transporteur. En conséquence, il faut distinguer ces deux sortes de mentions.

Dans un document commercial tel que la lettre de voiture, qui peut être l'unique preuve des conditions du contrat de transport, aucune des indications prévues au paragraphe 1 ne peut être omise, si l'on entend sauvegarder les intérêts de l'expéditeur, du destinataire et de toute personne pouvant être intéressée à la marchandise. Evidemment, l'expéditeur doit être responsable de l'inscription et de l'exactitude de ces indications car l'expéditeur est la partie possédant les connaissances et informations nécessaires pour fournir ces indications (v. article 9). L'expéditeur doit avoir le droit d'exiger que le transporteur inscrive au moins les indications prévues au paragraphe 2.

Les mentions prévues sous les lettres 1) a, b (afin de pouvoir déterminer si un transport est international au sens

de l'avant-projet), c, et 2) a, sont considérées comme indispensables au point de vue de l'exécution de la Convention, les mentions 1) d, e, et f, sont nécessaires, parce que les marchandises doivent être identifiées; la lettre de voiture devant servir d'instrument de preuve. De plus, la mention 1) g, est nécessaire pour les opérations de dédouanement. Pour des raisons aisément compréhensibles, la lettre de voiture doit indiquer que le transport est soumis au régime établi par l'avant-projet et pour des raisons d'ordre et de praticité, il va de soi que le lieu et la date de l'émission doivent être mentionnés. Ensuite, la lettre de voiture devra contenir une rubrique sous laquelle sera inséré l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Comme nous verrons plus tard (article 10) le transporteur doit, lors de la prise en charge de la marchandise, vérifier l'état apparent de celle-ci et de son emballage.

Comme on a adopté une limitation du montant des dommages-intérêts en cas de perte ou dommage à la marchandise, le Comité a estimé équitable que l'expéditeur puisse par une déclaration fixer une limite plus élevée. Dans ce cas, la valeur de la marchandise ou l'intérêt spécial à la livraison doit être indiqué sur la lettre de voiture.

Les indications se rapprochent de celles qu'on trouve en général dans les documents de transport employés déjà dans la pratique des transports internationaux.

Article 8.

On a trouvé juste que l'expéditeur réponde de l'exactitude des indications qu'il fournit et qu'il supporte toutes les conséquences des dommages subis par le transporteur et résultant du fait que ces indications ont été incomplètes. Le transporteur doit également être responsable, lorsqu'il est coupable d'erreurs ou d'omissions au sujet des indications à fournir par lui en vertu de l'article 7, 2).

Articles 9 et 10.

Quant à la responsabilité du transporteur relative aux énonciations de la lettre de voiture fournies par l'expéditeur, on a pris en considération deux différents systèmes :
Ou le transporteur aura toute liberté pour déclarer qu'il n'a pas vérifié les inscriptions faites par l'expéditeur concernant les marchandises délivrées par ce dernier.- La lettre de voiture dans ce cas ne fait pas foi contre le transporteur. Ou le transporteur sera obligé de vérifier les indications de l'expéditeur, autant qu'un tel contrôle peut être raisonnablement demandé.

Le Comité n'a pas voulu accepter le premier système, parce que, si l'on autorise le transporteur à énoncer sur la lettre de voiture une clause "non constaté", il fera toujours usage d'une telle clause. Il est pourtant très important, et pour l'expéditeur et pour le réceptionnaire de la marchandise et, par là, pour le commerce international, que les marchandises transmises au transporteur soient indiquées dans la lettre de voiture aussi exactement que possible. Pour cette raison, on a

accepté en principe le deuxième système.

Le transporteur doit donc être tenu en principe à contrôler les inscriptions faites dans la lettre de voiture en ce qui concerne les marques ou les numéros (qui doivent être suffisants pour l'identification et aussi être apposés de manière à être lisible facilement jusqu'à la fin du voyage) et le nombre des marchandises. L'avant-projet oblige aussi le transporteur à contrôler l'état et le conditionnement apparent de la marchandise et de son emballage.

L'obligation imposée au transporteur doit cependant, en certains cas, recevoir un tempérament : car elle suppose nécessairement que le transporteur a eu la possibilité d'exercer son contrôle. Aussi l'avant-projet écarte-t-il l'obligation de vérification dans deux cas : lorsque le transporteur n'a pas eu la possibilité de l'exercer et lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de l'exactitude des indications de l'expéditeur. Dans ces cas, le transporteur doit en faire mention dans la lettre de voiture. Lorsque la lettre de voiture est sans réserves, les marchandises sont présumées avoir été reçues par le transporteur conformément aux indications faites dans la lettre de voiture et en bon état apparent. La lettre de voiture en fait foi jusqu'à preuve contraire.

En ce qui concerne le poids, le transporteur n'a pas en général la possibilité de le contrôler. Mais si l'expéditeur paie une rémunération spéciale, le transporteur est obligé de le faire. Ce droit de demander une vérification s'étend aussi au contenu.

Comme le transporteur n'est alors tenu de contrôler le poids ou le contenu que sur requête de l'expéditeur, ces indications ne peuvent faire foi que lorsqu'il y a eu une vérification. Mais si le transporteur a vérifié le poids sans requête

de l'expéditeur, cette indication fait foi contre le transporteur. Une note de vérification doit être faite sur la lettre de voiture.

Article 11.

Le contenu de cet article correspond à l'article 13 de la C.I.M. et à l'article 16 de la Convention de Varsovie.

Les paragraphes 1 et 2 ne donnent lieu à aucune observation.

En ce qui concerne le paragraphe 3, il peut être fait remarquer que, selon l'avant-projet comme dans la C.I.M., le transporteur n'est responsable des pièces qui se trouvent entre ses mains, que lorsqu'elles sont mentionnées dans la lettre de voiture.

La responsabilité du commissionnaire est déterminée par les dispositions des législations nationales. Mais il ne sera pas facile de décider quelle est la législation nationale applicable. Au point de vue pratique cette question ne présente cependant pas une importance considérable. En effet, quant à la responsabilité du commissionnaire, les législations des différents Etats ne comportent guère de divergences; les droits commerciaux de tous les Etats sont unanimes à prévoir que, dans l'exécution du mandat assumé, le commissionnaire doit agir avec la diligence d'un commerçant consciencieux. Il répond donc des conséquences de sa faute légère, mais non pas du cas fortuit.

Article 12.

L'article 12 détermine le bénéficiaire du droit de disposition de la marchandise.

Comme nous avons vu auparavant, la lettre de voiture peut être adressée au destinataire ou émise à ordre ou au porteur. Une lettre de voiture adressée au destinataire n'est pas transmissible, et n'a pour but que de constater les conditions du contrat de transport. Au contraire, la lettre de voiture à ordre ou au porteur, est on peut dire, le connaissement des transports par route. L'exemplaire négociable de cette lettre de voiture est transmissible par cession et endossement, et il garantit à son porteur légitime un droit exclusif à la délivrance de la marchandise.

Cet article prévoit que, si la lettre de voiture est adressée au destinataire, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise en route. Il nous semble que cette disposition prévoit tout ce qui est nécessaire à ce sujet.

Si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, le droit de disposition appartient au porteur légitime de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture.

Article 13.

L'article 13 énonce l'obligation du transporteur de livrer la marchandise.

La livraison a des conséquences juridiques d'une importance fondamentale; la livraison de la marchandise met fin à la responsabilité que supporte le transporteur; pour les demandes d'indemnité en cas de perte ou de dommage, la prescription court à partir du jour de livraison.

L'obligation du transporteur de livrer la marchandise n'est que conditionnelle; il n'est tenu de la livrer que contre paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture, c'est-à-dire des créances dont le destinataire ou

Le détenteur paraît débiteur en vertu des inscriptions dans la lettre de voiture. S'il y a une contestation sur ces créances, le transporteur est, malgré cela, tenu de livrer la marchandise lorsque le destinataire ou le détenteur donne caution.

Article 15.

Par cet article, est résolue la question qui a été spécialement mise en avant par les transporteurs concernant la difficulté de prendre soin des marchandises s'il y a empêchement à la livraison. Le transporteur a, dans ce cas, d'après l'avant-projet, les mains assez libres. Il peut décharger les marchandises et les vendre très rapidement afin de percevoir le prix de transport et les frais dûs. Le transporteur doit pourtant prendre soin des marchandises déchargées. La responsabilité pour la garde des marchandises qui s'ensuit n'est pas toutefois une partie du contrat de transport et ne tombe pas sous le coup des règles de l'avant-projet de Convention en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs, mais sous les règles de la loi nationale concernant la responsabilité de ceux qui ont des choses sous leur garde.

L'expéditeur est tenu envers le transporteur du prix du transport et des frais dûs. L'expéditeur a donc tout intérêt à ce que la réception des marchandises s'opère dès que possible. Il peut se faire que l'acheteur a appris que les marchandises ont perdu leur valeur lors du transport et qu'il ne désire pas payer les frais de transport. Il peut arriver aussi, si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, que l'acheteur n'a pas reçu l'exemplaire négociable de la lettre de voiture et que par conséquent, il n'a pas été capable de la présenter au transporteur. Dans ce cas l'expéditeur doit, après

en avoir été informé par le transporteur, arranger l'affaire (v. paragraphe 6). Si même l'expéditeur arrive à manquer, le transporteur, comme cela a été déjà dit, a le droit de retenir les marchandises ou de les donner à la garde de quelqu'un qui les gardera pour son compte et il pourra ensuite s'indemniser très rapidement pour le prix de transport et les frais en vendant les marchandises.

Article 16.

1.- La question de la fixation de la période de transport est réglée dans l'article 1. Elle comprend toute la période entre l'acceptation de la marchandise et sa livraison.

Il y a perte totale de la marchandise lorsque le transporteur n'est pas à même de livrer la marchandise entre les mains de bénéficiaire à la livraison. Il y a perte partielle de la marchandise lorsqu'une partie de la marchandise fait défaut à la livraison. C'est au transporteur à prouver la remise car un débiteur, en cas de contestation, doit faire la preuve de sa libération. Il est évident que la seule expiration du temps ordinaire du transport, sans qu'il y ait eu remise des marchandises, ne permet pas de faire considérer les marchandises comme ayant péri. A défaut de convention ou d'usage spécial, il appartient au juge d'apprécier si, d'après les circonstances, le temps écoulé, depuis le moment où la délivrance au destinataire aurait dû être faite, est assez long pour que la perte soit probable.

2.- Le remboursement n'est à présent pratiqué dans les transports internationaux en raison des limitations de transfert de monnaie qui existent dans presque tous les pays. Mais la situation économique peut se modifier dans un avenir plus ou

moins rapproché, et le Comité estime qu'il y a intérêt à rédiger une stipulation qui règle le cas où le transporteur n'aurait pas encaissé un remboursement dont il aurait été chargé.

Article 17.

Il convient de considérer les objections d'ordre pratique qui s'opposent à la responsabilité pour retard dans le transport par route. Prenons un exemple : un transport entre l'Italie et le Danemark prend, en général, disons, trois jours. En raison d'une panne ou des conditions météorologiques, verglas, chute de neige, etc., cette durée de transport peut cependant varier grandement. Il ne faut pas donc s'étonner que les transporteurs hésitent de s'engager à répondre pour retard en cas de délai non convenu. Il y a là quelque chose de raisonnable.

Le Comité a cependant estimé que le transporteur ne doit pas être libre de remettre la marchandise selon son bon plaisir quand il n'existe pas un délai convenu. Il faut qu'il remette au moins dans un délai qui n'est pas excessif, la marchandise qu'il transporte. D'après l'avant-projet, il ne peut donc s'agir de retard sauf dans les cas où les délais sont déraisonnables. C'est une question d'appréciation de fait par le juge.

Article 18.

Le point capital de l'avant-projet réside dans cet article qui traite l'étendue de la responsabilité du transporteur.

La responsabilité pour perte ou avarie des marchandises transportées ou retard dans leur livraison, basée sur un contrat de transport, reste spumise dans la plupart des pays, aux règles

générales des obligations contractuelles et dans d'autres pays à des règles plus rigoureuses.

L'élément constitutif de la responsabilité contractuelle est la présence d'une faute. Bien que la théorie du risque - qui rejette la nécessité d'une faute pour que la responsabilité civile du débiteur soit engagée - ait été rejetée par la plupart des législations continentales, cette théorie a exercé dans certains pays une influence considérable sur la jurisprudence. C'est surtout le cas en France où la jurisprudence n'y fait exception que pour les accidents causés par les faits extérieurs impossibles à prévoir / force majeure /. Soit que la preuve de l'absence de faute suffise à libérer le débiteur, soit que l'on exige la preuve d'un cas de force majeure / vis major /, il est cependant à présumer que le résultat pratique, en général, sera le même, du fait qu'en fin de compte, dans le dernier cas la preuve de la force majeure peut toujours se faire par toutes voies de droit, donc par présomptions.

Parmi les Conventions internationales, les règles de La Haye et la Convention de Varsovie consacrent la théorie de la faute, tandis que la C.I.M. applique en principe la théorie du risque.

Lors des travaux préparatoires de l'avant-projet, les représentants des transporteurs néerlandais ont proposé une division de la responsabilité fixée d'avance empiriquement pour chaque forme où le dommage se manifeste, par exemple dommage par le feu (incendie), bris, perte, avarie (pourriture), fait d'autres liquides ou d'autres marchandises (odeur), manquant, souillure. L'expéditeur doit ainsi en principe, selon ce projet, être responsable d'une certaine partie du dommage, par exemple 20 %, tandis que le transporteur est responsable du

reste 80 %, indépendamment de la cause du dommage.

Les auteurs de ce projet étaient d'avis que la conception de "faute" est trop vague et désireraient une règle qui soit en principe indépendante de la faute ou tout autre définition aussi vague. L'avantage de ce système serait qu'il diminuera pour les assureurs les dépenses dues pour le règlement des dommages-intérêts et donc aussi les frais de transport.

Le Comité n'a pas cependant pu adopter ce système pour les raisons suivantes :

Il y a aujourd'hui un vœu général de mettre autant que possible en harmonie les règles applicables aux contrats de transports par divers genres de transport. Ce point de vue s'est exprimé aussi dans une résolution du 25 Janvier 1949 du Sous-Comité des transports routiers dans la Commission Economique pour l'Europe où le Sous-Comité a fait ressortir qu'il y aura lieu, tout en recherchant des types de contrat de transport tenant compte en premier lieu des particularités des transports routiers, de mettre en harmonie les règles applicables aux contrats de transport des marchandises par divers moyens de transport. Si le système d'une division préalable de la responsabilité est adopté, la coordination des divers genres de transport est notablement compliquée.

En outre la proposition paraît très difficile à réaliser techniquement.

La proposition présume une spécification des espèces d'avaries, mais il semble qu'on éprouverait des difficultés à la réaliser en pratique. La répartition de la responsabilité pour les divers groupes devrait être fondée sur des matériaux statistiques, mais ceux-ci n'existent pas encore. Il a été dit aussi par des assureurs que la proposition néerlandaise

entraînerait des frais d'assurance trop onéreux et superflus, ce qui influencerait en dernier lieu sur les frais de transport et donc va à l'encontre du but projeté.

En ce qui concerne la notion de faute, le Comité trouve d'ailleurs que la jurisprudence sera en mesure, comme pour les transports par mer et par air, de préciser ce qu'il faut entendre par faute. C'est une notion qu'on rencontre partout dans le droit contractuel.

Il y a aussi une autre raison de rejeter la proposition néerlandaise, puisque les dispositions concernant le transport des marchandises par chemin de fer sont partiellement applicables aux lignes de services automobiles qui sont inscrites sur la liste des lignes établies conformément à la C.I.M. Il faut donc trouver si possible un système qui n'est pas trop différent du système de celle-ci.

Au dernier moment, pendant la session de Genève du 27 au 31 Mai 1949, la proposition néerlandaise a été changée de telle sorte que la règle proposée établissant la division ne serait pas applicable au cas où le juge constate à la demande de l'ayant-droit de la marchandise que le dommage s'est produit exclusivement par suite de faits qui font clairement paraître la faute du transporteur ou de son personnel, et à la demande du transporteur que le dommage s'est produit en dehors de toute faute de son côté, ou du côté de son personnel.

Puisqu'il a été clair que le Comité ne pourrait préciser sa situation vis-à-vis de ce dernier projet sans une nouvelle session, qui n'était pas possible en raison de la demande du Groupe de travail chargé des questions juridiques au sein de la C.E.F., la proposition néerlandaise modifiée a été retirée. Le texte de cette proposition sera toutefois annexé au rapport.

du Comité au Groupe de travail. (v. Annexe 2).

En ce qui concerne la question de savoir s'il faut appliquer la théorie de la faute ou celle du risque, le Comité a trouvé qu'il est juste de ne pas imposer au transporteur une responsabilité trop élevée.

Aux termes de l'article 18 de l'avant-projet, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que le dommage n'est pas imputable à sa faute. Qu'est-ce que cela veut dire ? La faute est le fait de méconnaître les devoirs qu'impose un degré de diligence plus élevé, à savoir la diligence d'un "commerçant consciencieux", c'est-à-dire de personnes possédant une certaine connaissance des choses. Il faut donc que le transporteur prenne des soins et des précautions que l'on peut logiquement demander à un transporteur normalement sérieux et soigneux. Ce qu'il faut entendre par "une faute" dans le cas spécial, est chose qui sera laissée à la libre appréciation du Juge.

Comme dans les lois et dans les autres conventions qui consacrent la théorie de faute, le fardeau de la preuve de l'absence de faute doit incomber au transporteur. Les règles de la preuve se présentent alors de cette manière. Il incombe à l'expéditeur de montrer quelles marchandises il a remis au transporteur aussi que leur état et conditionnement. Ceci ressort particulièrement de la lettre de voiture. Mais comme celle-ci ne fait foi en ce qui concerne le poids et le contenu que si ces derniers ont été vérifiés par le transporteur (v. article 10), il incombe à l'expéditeur de prouver le poids et que la marchandise, à l'intérieur de l'emballage, a été en bon état. Si l'expéditeur a réussi à prouver que la marchandise a été perdue ou endommagée pendant le transport, le transporteur

est en principe dans l'obligation de prouver que sa faute n'a pas contribué à la perte ou au dommage. La conséquence en est, en principe, que le transporteur est responsable non seulement quand une faute de sa part est constatée, mais aussi quand on ne parvient pas à découvrir, ni à prouver la cause de la perte ou du dommage qui s'est produit pendant le transport.

En général, le débiteur répond comme de sa propre faute, de celle que peuvent commettre les personnes qu'il emploie à l'exécution de la prestation due. Ce principe a été repris dans l'article 18, selon lequel les transporteurs répondent des fautes commises par leurs préposés. La question de savoir comment devait être interprété le mot préposé au sens de l'avant-projet est déterminée par la législation nationale applicable.

Article 19.

On a trouvé qu'une acceptation de la règle de l'article 18 concernant la charge de la preuve sans exception, comporterait une responsabilité trop rigoureuse des transporteurs. Dans certains cas, la preuve de l'absence de faute est, par la force des choses, impossible, même quand tout donne à croire que la cause de l'inexécution est étrangère au transporteur. Dans ces cas, il peut être injuste d'exiger du transporteur cette preuve. Pour ces raisons on a proposé dans l'article 19 de l'avant-projet, un aménagement de la règle de l'article précédent pour le cas où le dommage résulte vraisemblablement d'un fait de nature à causer, en général, le dommage en dehors de toute faute du transporteur ou de ses préposés. Dans ces cas, la charge de la preuve du transporteur est considérée comme

ayant été remplie. La conséquence en est une présomption que le transporteur a pris toutes les mesures raisonnables jusqu'à ce que les circonstances - ipso facto ou démontrées par les opposants - prouvent le contraire.

L'article 19 contient alors une énumération de faits où l'on présume que le transporteur et ses préposés ont pris toute mesure raisonnable pour éviter le dommage. L'énumération a été tirée principalement des règles de La Haye, mais elle contient aussi une certaine concordance avec les règles correspondantes de la C.I.M. La liste susmentionnée peut être divisée en deux catégories :

a) les faits qui plus ou moins rentrent dans la notion de force majeure ou de cas fortuit mentionnés sous les lettres a) - h);

b) fait de l'expéditeur, le destinataire, le détenteur et vice de la marchandise, mentionnés sous les lettres i) - q).

Quant à la plupart de ces faits, il ne paraît pas nécessaire de les commenter, mais on peut pourtant faire ressortir ce qui suit.

Dans la rédaction de la disposition contenue sous la lettre a), on s'est inspiré de l'article 4 - 1° des règles de La Haye. La majorité des membres et des experts du Comité ont estimé qu'il est en effet légitime qu'en cours de route le transporteur soit exonéré de l'obligation de répondre du service du véhicule. Il ne peut plus personnellement exercer aucune action utile, puisque le véhicule est passé sous l'autorité du conducteur. Les représentants de la C.C.I., au contraire, ont fait ressortir qu'il est très rare que l'expéditeur soit à même de suivre les opérations d'une entreprise de transport et

de pouvoir constater si un incendie ou une panne du véhicule survenue au cours du transport a été causé par une faute imputable au transporteur ou à ses préposés et qu'il est plus facile pour les transporteurs de réfuter ce fait. La responsabilité du transporteur de l'incendie ou d'une panne du véhicule, se justifie donc, d'après leur avis, par la nature du contrat de transport.

Il n'a pas été possible d'arriver à une unanimité dans cette question. M. INGWERSEN, représentant de la C.C.I., a alors formulé une protestation contre cette disposition (voir annexe 1).

Aux termes du paragraphe 1 a), le transporteur n'est pas responsable s'il est vraisemblable que le dommage résulte d'un incendie ou d'une panne du véhicule, pourvu qu'il prouve qu'une diligence raisonnable a été exercée pour mettre le véhicule en bon état de marche au moment où le transporteur a commencé. En quoi consiste cette diligence raisonnable ? Il ne s'agit pas d'une diligence méticuleuse et extraordinaire. Il faut entendre par diligence raisonnable les soins et précautions que l'on peut demander à un transporteur normalement sérieux et soigné.

Le vice propre de la marchandise et l'insuffisance d'emballage ou de marques ont toujours été considérés comme dégageant la responsabilité du transporteur. Les transporteurs ont voulu mettre au même rang l'influence de la chaleur, du froid, etc.

Comme élément caractéristique essentiel du "wagon ouvert non bâché" il faut retenir l'absence d'une toiture fixe ou temporaire (constitué de bâches, planches, tôles, carton bitumé, etc.).

Indépendamment de toute disposition spéciale, le chargement par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire sont régis par l'axiome juridique que chacun répond de son propre fait. Conformément à cet axiome de droit, l'expéditeur, le destinataire ou le détenteur doivent donc avoir à répondre eux-mêmes de toutes les conséquences pouvant résulter du fait de ne pas avoir exécuté lesdites opérations avec la diligence dictée par les circonstances.

Pour des raisons d'humanité, il est juste de ne pas imposer une responsabilité au transporteur si une perte ou un dommage de marchandise résulte d'un déroutement effectué pour sauver des vies. Pour régler cette question, il a été proposé lors des travaux du Comité d'ajouter un paragraphe concernant tout déroutement effectué pour sauver ou tenter de sauver des vies. Le Comité a cependant trouvé qu'on doit laisser aux tribunaux le soin de décider dans chaque cas d'espèce si le déroutement a été, ou non, raisonnable.

Article 20.

Cet article contient deux dispositions concernant le transport des marchandises inflammables, explosives ou dangereuses et distingue suivant que la nature exacte des marchandises a été ou non révélée au transporteur. Les deux dispositions ont été empruntées à l'article 4, par. 6 des règles de La Haye (la rédaction de l'avant-projet est prise de la loi française du 2 Avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer). La détermination du caractère inflammable, explosifs ou dangereux d'une marchandise est une question de fait : à cet égard, l'article 21 contient une définition aussi large que possible, puisque la sanction est encourue, en cas de dissimulation, pour toute marchandise dont le transporteur aurait

normalement refusé l'acceptation s'il en avait connu leur nature.

Article 21.

Conformément aux principes généraux de droit, l'indemnité sera destinée en général à réparer le dommage dans toute son étendue, c'est-à-dire tant la diminution patrimoniale subie (damnum emergens) que le manque à gagner (lucrum cessans). Contrairement à cette conception du droit privé, d'assez nombreux Codes de commerce de même que la C.I.M. dans le but de tempérer la responsabilité du transporteur et d'éviter les difficultés relatives à la détermination des dommages-intérêts, ont posé des règles spéciales en cas de perte ou de détérioration de la chose transportée. D'après ces Codes, l'indemnité doit équivaloir à la valeur de marchandises semblables, c'est-à-dire les dommages-intérêts seront ordinairement limités à la diminution du patrimoine subie et ne s'étendront pas au manque à gagner. Au cas de dommage causé par le dol ou par la faute lourde du transporteur, l'indemnité est complète. Une restriction de la responsabilité du transporteur est commune aussi dans les autres conventions internationales de transport.

Dans l'avant-projet, on applique en principe les règles du droit privé, d'après lesquelles il doit être tenu compte à la fois de la perte et de la portion de gain, mais dans le but de mitiger la responsabilité du transporteur et d'éviter les difficultés relatives à la détermination des dommages-intérêts, on a fixé une limitation légale du taux de la responsabilité (v. l'article 23).

Article 22

Dans la rédaction de cet article on s'est inspiré de l'article 29 de la C.I.M. Contrairement aux auteurs de la C.I.M., le Comité estime cependant que c'est la valeur au lieu de la destination qui doit être recherchée. Autrement, l'indemnité dépasserait le dommage réel souffert. Mais la connaissance qu'une partie de marchandise à cause d'une perte ne viendra pas, peut en soi augmenter au lieu de destination du prix des pareilles marchandises. Cette augmentation de la valeur ne doit pas être prise en considération. Pour ces motifs le Comité propose que la valeur des marchandises au lieu de destination soit déterminée à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Au sens de l'article 23, il doit toujours s'agir de la valeur objective et non pas de la valeur subjective de la marchandise. Lorsque le prix courant sur le marché est fixé par les autorités, la valeur prise comme base de l'indemnité sera calculée d'après ce prix. Le prix courant sur le marché coïncidera avec le prix de gros ou le prix de détail, suivant que la marchandise fera l'objet de transactions en gros ou en détail.

Article 23

Dans cet article, l'avant-projet établit une limitation légale de la responsabilité du transporteur routier.

Dans les autres conventions internationales de transport le taux maximum de responsabilité est fixé en général à une certaine somme dans la monnaie-or d'un certain pays. Mais les développements récents ont rendu une telle norme de valeur peu satisfaisante.

Au cours de sa XX^e Conférence tenue à Anvers en Septembre 1947, le Comité Maritime International avait examiné cette question pour les conventions internationales maritimes et, constatant d'une part que l'étalon or ne peut être appliqué dans

la conjoncture actuellement, et, d'autre part, les divergences qui sont produites dans la fixation des limites dans les monnaies nationales, a chargé le Bureau permanent de nommer une commission ayant pour mission de trouver une solution pratique assurant l'uniformité internationale de la limite de responsabilité. La Commission n'a pas encore fini ses travaux.

Dans l'avant-projet une limite d'un dollar par kilogramme est prévue en cas de perte ou avarie. Les transporteurs se basant sur la pratique ont estimé qu'il vaut mieux prendre comme base le poids (1 kilogramme) de préférence au nombre de colis ou à l'unité. Avec la première méthode le transporteur peut alors toujours à l'avance calculer le chiffre total auquel pourra atteindre sa responsabilité pour chaque camion; avec la deuxième, il ne le peut pas, étant donné que le nombre de colis transportés par un même camion peut varier grandement.

On objecte, sans doute, que comme le transporteur n'est pas tenu de contrôler le poids des marchandises, il n'est pas bien choisi de prendre le poids comme base pour la limite de la responsabilité du transporteur. Même s'il est vrai que le transporteur n'est pas tenu de contrôler le poids exact, il est cependant en général nécessaire pour lui d'avoir une idée du poids pour pouvoir fixer le prix de transport et de juger qu'il n'excède pas la charge maximum du véhicule. Le fardeau de la preuve toutefois est à la charge du transporteur qui veut faire valoir la limitation.

Au surplus, on se demande quel est le sens de l'expression "colis ou unité". Si la lettre de voiture dénombre les colis, le calcul est facile. Mais pour les cargaisons en vrac elles ne contiennent qu'une indication de poids. Quelle est alors l'unité? Naturellement on peut prendre l'indication de la lettre de voiture, c'est-à-dire pour une cargaison qui pèse 1.000 kilogrammes d'après la mention de la lettre de voiture, l'unité est le kilogramme. Mais si la lettre de voiture porte, au lieu de 1.000 kilogrammes, 1 tonne

de marchandise, l'unité sera la tonne. Pour éviter cette incertitude on peut décider que pour les marchandises qui ne sont pas chargées en colis, le calcul sera "par unité habituelle de fret", comme on a statué dans la loi américaine du 16 Avril 1936. Il faut entendre par là non pas l'unité choisie par les parties, mais celle qui est usitée pour les marchandises de même nature. Mais, y a-t-il sur ce point des usages nettement fixés ? Il ne le semble pas. L'unité de fret peut être le kilogramme, le quintal, la tonne. L'unité de poids n'est pas la même dans tous les pays. Donc, l'incertitude du calcul demeure.

Pour ces motifs, le Comité a accepté de prendre le poids brut (1 kilogramme) comme base de la limite de la responsabilité du transporteur.

En ce qui concerne le chiffre, les transporteurs ont proposé une limite de responsabilité d'un dollar-or par kilogramme. Ils ont fait observer que la limite de la navigation du Rhin est 20 frs. suisses par 100 kilogrammes et que d'après le projet suisse de réglementation des tarifs pour le transport automobile de choses, une indemnité supérieure à 300 francs suisses par 100 kilos ne peut être demandée que si la valeur de la marchandise est déclarée expressément.

Selon les transporteurs le chiffre d'un dollar par kilogramme couvre aussi en général la valeur des marchandises ordinaires transportées par la route.

Les représentants de la C.C.I. estimaient le chiffre proposé en soi trop bas, mais ils l'ont accepté puisque les expéditeurs sont en mesure, par une déclaration de valeur ou l'intérêt à la livraison de s'assurer un dédommagement pour le dommage qu'ils ont réellement souffert en cas de perte ou d'avarie.

Il est possible qu'on puisse interpréter la limitation ainsi fixée par l'avant-projet de deux manières : ou le transporteur sera tenu d'un dollar-or si la valeur du dommage est

supérieure ou égale à cette somme, ou le colis est évalué à cette somme et l'indemnité sera calculée proportionnellement à l'importance du dommage en prenant pour base cette valeur. Seule la première interprétation est la bonne, et la règle proportionnelle qui joue en matière d'assurance n'est pas donc applicable à la limitation ainsi fixée par l'avant-projet.

Contrairement à la C.I.M., la limitation n'est pas fixée au poids brut manquant de la marchandise perdue. Prenons par exemple une marchandise qui pèse 100 kg. et qui a une valeur de 1.000 dollars. La limite de la responsabilité du transporteur conformément à l'avant-projet se monte alors à la somme de 100 dollars. Si 10 kg. de la marchandise sont perdus, une somme de 100 dollars doit être payée. Selon le système de la C.I.M. l'indemnité ne pourrait atteindre qu'un taux de 10 dollars. Mais il ne faut pas oublier dans ce rapport que la limitation de la C.I.M. est plus élevée que celle de l'avant-projet.

Il convient de noter que le maximum d'un dollar est encore compté par kilogramme de poids brut de la marchandise, ce qui implique que pour les marchandises munies d'un emballage pesant, l'indemnité peut atteindre un taux sensiblement supérieur à 1 dollar par kilogramme de poids net.

Le deuxième paragraphe de l'article 23 précise quelle est la valeur monétaire des dollars mentionné au paragraphe 1. Après avoir constaté que le dollar or ne présente pas une valeur constante et invariable, le Comité a décidé de fixer dans l'avant-projet la valeur du dollar or par son poids et sa teneur en or fin suivant la parité officielle déclarée par les Etats-Unis lors de la fondation du Fonds Monétaire International en 1946.

Le paragraphe 3 régleme le cas de l'indemnité due à raison d'un retard à la livraison. Le prix de transport constitue l'indemnité maximum. Il faut dans ce rapport observer que, selon l'avant-projet, le prix de transport n'est qu'une limitation de l'indemnité pour un dommage prouvé tandis que d'après la C.I.M. l'ayant-droit peut prétendre à une indemnité pour retard à la livraison sans avoir à prouver qu'un dommage est résulté du retard.

Article 24.

Aux termes de l'article 23, le montant de l'indemnité est limité à un maximum (1 dollar par kg.) de sorte que, lorsqu'il s'agit de marchandises particulièrement précieuses, l'indemnité à payer par le transporteur ne couvre effectivement qu'une partie de leur valeur objective. Or, par une déclaration de la valeur de la marchandise, l'expéditeur peut écarter l'éventualité d'avoir une indemnité incomplète.

En outre, d'une manière générale, la limite de responsabilité est fixée de manière si basse que le manque à gagner ou d'autres dommages subjectifs ne sont pas toujours réparés. De même en cas de dépassement du délai de livraison, normalement, l'ayant-droit obtiendra une indemnité dont le montant atteint au maximum la limite du prix de transport, bien qu'en raison du retard à la livraison, il puisse subir

un dommage beaucoup plus considérable. Par une déclaration d'intérêt à la livraison, les usagers sont cependant en mesure de s'assurer au delà de ces normes, une indemnité pour le dommage subjectif qu'ils peuvent subir en cas de perte ou d'avarie. En ce qui concerne le retard à la livraison, ils ont la même possibilité lorsqu'un délai de livraison a été convenu entre le transporteur lui-même et l'expéditeur. En faisant usage de cette possibilité, l'expéditeur est à même d'indiquer l'intérêt qu'il attache à ce que la livraison se fasse d'une manière impeccable et dans les délais convenus. En cas de dommage de transport (perte ou avarie) ou de retard à la livraison (si le délai est convenu), il peut lui être versé une indemnité supérieure aux dommages-intérêts normaux, qui puisse couvrir le préjudice total (même subjectif) jusqu'au montant de la somme indiquée.

L'effet juridique de ces déclarations est alors une augmentation automatique de l'indemnisation limitée à un dollar par kilogramme en cas de perte ou avarie et au prix de transport en cas de retard (si le délai est convenu) au maximum déclaré, sauf la preuve du transporteur que la somme déclarée est supérieure à la valeur de la marchandise, ou à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison. La déclaration ne constitue donc qu'une présomption simple de la valeur ou de l'intérêt à la livraison que le transporteur peut toujours contester à l'encontre de l'ayant-droit.

Le texte de l'article 24, paragraphe 1, prévoit clairement que la déclaration ne peut avoir lieu que moyennant

une inscription dans la lettre de voiture. En conséquence, l'inscription dans la lettre de voiture constitue une condition de forme essentielle.

Lorsque l'expéditeur inscrit dans la lettre de voiture une déclaration d'intérêt à la livraison, le transporteur est en droit de percevoir un supplément correspondant. Mais cela n'implique nullement que sa mise en compte et sa perception constituent une condition à la validité de la déclaration. Avec ce droit du transporteur, il n'est pas à présumer que les expéditeurs commettront des exagérations dans la déclaration du montant de la valeur de la marchandise ou de l'intérêt à la livraison.

Article 25.

En cas de dommage causé par le dol ou par la faute lourde imputable au transporteur l'indemnité en général est intégrale. Egalement la prescription courte en matière de contrat de transport est exclue en cas pareils. Dans la Convention de Varsovie, on trouve aussi une stipulation de cette forme. Elle prévoit aussi une responsabilité illimitée en cas de dol ou faute lourde des préposés du transporteur.

La C.I.M., au contraire, prévoit un maximum de responsabilité même en cas de dol ou faute lourde du chemin de fer ou de ses agents, le double des maximums prévus en absence de dol et de faute lourde.

Signalons que par exemple en Allemagne le dol ou la faute lourde du préposé n'implique pas dol ou faute lourde du commettant.

Les membres du Comité étaient d'avis que la

limitation de la responsabilité du transporteur ne devait pas s'appliquer lorsqu'il y a un acte illicite intentionnel. Dans la rédaction de cet article on s'est inspiré de l'article 25 de la Convention de Varsovie. Mais on a trouvé que l'obligation pour le transporteur de payer en cas de dol et de faute lourde une indemnité pleine et entière, est trop rigoureuse et inéquitable, lorsqu'il s'agit de transports de marchandises précieuses, notamment si l'on songe que l'expéditeur a toujours la possibilité de sauvegarder intégralement ses intérêts par une déclaration de la valeur de la marchandise. Lorsqu'il s'agit de transports de telles marchandises, la responsabilité des transporteurs pourrait s'élever à une somme énorme si, par exemple, un de ses préposés avait commis une faute lourde. Mais si le transporteur connaît qu'il s'agit d'une telle marchandise, il a la possibilité de prendre des précautions et dans ce cas on peut lui imposer avec raison une responsabilité illimitée.

Pour ces raisons le Comité a proposé que la valeur de la marchandise en cas de dol ou de faute lourde ne puisse excéder la limite d'un dollar pour kilogramme que lorsque la valeur aura été déclarée sur la lettre de voiture.

Article 26.

La plupart des législations nationales connaissent le principe selon lequel, une fois la marchandise livrée à l'ayant-droit et acceptée sans réserve par celui-ci, le transporteur est considéré comme ayant régulièrement rempli ses obligations contractuelles, de sorte qu'aucune action née du contrat de transport ne peut plus être exercée contre lui. Certains Codes

ont atténué cette fin de non-recevoir, en distinguant généralement entre les avaries apparentes et les avaries non apparentes, afin d'accorder un certain délai pour intenter une action en responsabilité contre le transporteur à raison d'avaries de la dernière espèce; ce délai varie selon le pays.

La stipulation générale des règles de La Haye porte que l'enlèvement des marchandises au port de déchargement et leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement. (article 3 al. 5).

Toutefois cette règle ne joue pas si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception, ou si un avis des pertes et dommages et de la nature générale de ces pertes et dommages est donné par écrit dans les trois jours de la délivrance au transporteur ou à son agent, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, ou encore si les pertes ou dommages ne sont pas apparents. Si le destinataire a accepté les marchandises sans protestation, il a le droit, même après les trois jours de la délivrance, d'actionner le transporteur pendant une année, mais dans ce cas c'est à lui de prouver que les marchandises n'auraient pas été livrées en bon état.

Selon l'article 26 de la Convention de Varsovie, la réception des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément à la lettre de transport aérien. En cas d'avarie, le destinataire doit

adresser au transporteur une protestation, immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours à dater de la réception des marchandises. En cas de retard la protestation devra être soulevée au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où la marchandise aura été mise à sa disposition. Mais le destinataire, s'il ne proteste pas au moment même de la réception, doit établir que le dommage ne s'est pas produit après la livraison. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

D'après l'article 44 par. 1 de la C.I.M., en cas de perte partielle ou d'avarie, la règle générale est que l'acceptation de la marchandise éteint toute action provenant du transport vis-à-vis du chemin de fer. Cette règle ne joue pas : dans le cas où la perte, ou l'avarie, a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant-droit en un procès-verbal; dans le cas où la constatation qui aurait dû être faite de cette façon, n'a été omise que par la faute du chemin de fer; dans le cas où l'existence des dommages non apparents est constatée après l'acceptation, à condition que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le chemin de fer à l'ayant-droit, que la demande de constatation ait été faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et que l'ayant-droit fasse la preuve que le dommage ainsi constaté s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

Sous le régime de la Convention de Varsovie, le

destinataire se trouve ainsi placé dans une situation plus favorable que sous le régime de la C.I.M.; en effet dans le premier cas, même si l'avarie de la marchandise est apparente, il n'est pas tenu, comme sous le régime de la C.I.M., de formuler ses protestations à l'instant même de la réception.

La fin de non recevoir a été supprimée par l'avant-projet, en accord avec les règles de La Haye : la réception des marchandises sans protestation n'entraîne plus déchéance, mais seulement présomption du bon état des marchandises lors de la livraison. Il se peut bien que le défaut soit apparent pour le chef, l'homme du métier, mais non pour l'employé qui vient chercher la marchandise. Accepter une règle tendant à considérer l'acceptation de marchandises non pas comme une présomption mais comme une reconnaissance définitive de ce que les marchandises sont arrivées en bon état, ce serait exiger que ce soit la personne la plus compétente qui vienne prendre possession de la marchandise.

A l'égard du délai dans lequel doivent être adressées les réserves, il faut distinguer les différents systèmes dans les règles de La Haye et dans la Convention de Varsovie. Conformément aux règles de La Haye, il suffira au destinataire s'il a fait une protestation dans les trois jours de livraison, d'établir le simple fait du dommage. Mais le transporteur peut prouver que les marchandises avaient été livrées en bon état. Selon la Convention de Varsovie le destinataire, s'il ne proteste au moment même de la réception, est tenu d'établir en outre que le dommage ne s'est pas produit après la livraison. Si l'on autorise le destinataire à faire état d'une

avarie ou une perte après la réception de la marchandise, comme d'après les règles de La Haye, le transporteur se trouve dans une situation trop pénible. Plus le destinataire peut attendre de faire des réserves, plus il est difficile pour le transporteur de remplir son fardeau de la preuve. Du point de vue du destinataire, un délai en conformité avec les règles de La Haye lui offre assez de garanties. Les représentants des usagers et des transporteurs étaient cependant d'accord pour étendre ce délai jusqu'à sept jours.

Article 27.

En vertu du système prévu à cet article le demandeur est forcé d'intenter son action devant une juridiction d'un Etat contractant. Par le paragraphe 2 il a été fixé devant quels tribunaux l'action en responsabilité pourra être portée.

Signalons toutefois que l'avant-projet ne prévoit pas la possibilité de donner force de chose jugée aux jugements rendus par ces juridictions. A ce sujet il peut être fait observer que la C.I.M. contient un article 55 concernant l'exécution des jugements. Il existe cependant une différence entre cette convention et l'avant-projet. La première Convention contient un article qui réserve la possibilité pour les Etats participants de s'opposer à l'admission de nouveaux Etats. L'avant-projet au contraire reste ouvert à l'adhésion de tous les Etats.

Il se peut donc qu'un Etat dont la justice n'est pas suffisamment organisée adhère à l'avant-projet, ce qui pourrait entraîner de grandes difficultés si les jugements des juridictions de cet Etat devaient être exécutés dans les autres pays.

Celui qui voudra intenter une action fera donc bien

de s'assurer si la législation en vigueur devant la juridiction choisie lui donnera le moyen de faire exécuter le jugement. En général, il choisira la juridiction du pays dont le jugement peut être exécuté ensuite dans le pays où le transporteur a son siège de l'exploitation.

La procédure sera réglée par la loi de la juridiction saisie.

Article 28.

Tant les législations relatives au transport dans la plupart des Etats que le droit de transport international connaissent le principe d'après lequel les rapports juridiques entre les parties contractantes, fondés sur le contrat de transport, doivent être définitivement réglés aussi rapidement que possible. Le droit du transport prévoit en outre que les actions qui ne s'éteignent pas avec l'acceptation de la marchandise par le destinataire, sont soumises à des délais de prescription plus courts que ceux du droit privé des différents Etats en général. En effet, les actions nées du contrat de transport se prescrivent en général par une année.

Il semble qu'il n'y ait aucune raison d'envisager, dans les transports par route internationaux, une prescription plus longue que celle prévue en général pour les transports nationaux ou par les transports internationaux par mer et par voie ferrée.

Article 29.

Dans le domaine des transports successifs il doit être fait distinction entre deux cas :

- a) Les marchandises sont acheminées vers leur point de destination par une série de transports successifs. L'expéditeur conclut avec chacun des transporteurs un contrat.
- b) L'expéditeur traite seulement avec le premier transporteur qui se charge de faire effectuer le transport de bout à bout par des transporteurs successifs. Dans ce cas il n'y a donc qu'un contrat unique.

Les articles 29 à 35 se réfèrent aux transports exécutés par plusieurs transporteurs par route successifs sous la forme d'un seul contrat.

Il convient de signaler encore que ces articles n'ont trait qu'aux transports successifs par la route et donc aucunement aux transports successifs effectués en partie par route et partie par un autre moyen de transport.

Article 30.

Cet article contient une règle motivée par les principes de la responsabilité des transporteurs successifs à l'égard des marchandises envers l'ayant-droit et du droit de recours entre les transporteurs, stipulés aux articles 31 et 32.

L'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise doit, en ce qui concerne la réception des marchandises, avoir la même signification pour les relations entre les transporteurs que celle de lettre de voiture pour les relations

entre les transporteurs et l'expéditeur ou le destinataire ou porteur légitime de l'exemplaire négociable d'une lettre de voiture à ordre ou au porteur. L'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise est, en général, d'importance quand il s'agit de constater où s'est produit, pendant le transport, le fait qui a causé la perte, l'avarie ou le retard, pour lesquels l'ayant-droit demande des dommages-intérêts.

Article 31.

1. - En cas de perte, avarie ou retard, l'ayant-droit aura recours contre le premier ou le dernier transporteur qui est responsable même si la cause de la perte, avarie ou retard, est manifestement imputable aux transporteurs intermédiaires. Le premier transporteur a pris l'engagement de faire parvenir les marchandises à destination et il a donc promis le transport unique et il est tenu par suite de l'effectuer. Quant au droit de l'ayant-droit d'agir contre le dernier transporteur, il serait injuste de refuser à l'ayant-droit, en général le destinataire, un recours intégral contre le dernier transporteur parce que le destinataire se trouverait dans une situation malaisée, s'il devait plaider au loin contre le premier transporteur ou s'il devait prouver la faute d'un des transporteurs intermédiaires.

L'ayant-droit peut aussi agir contre le transporteur intermédiaire, si le fait générateur de la perte, de l'avarie ou du retard s'est produit lors du transport effectué

par ses soins.

3.- Au sein du Comité il a été proposé également dans le cas du transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, la compétence de la juridiction du lieu où ce fait s'est produit.

Cette proposition n'a pas été appuyée par le Comité qui estimait dangereux de déclarer compétent le tribunal du lieu "de l'accident", puisque ce tribunal peut être situé dans un Etat qui n'a pas ratifié la Convention.

Articles 32 - 34.

Ces articles règlent le recours contre les autres transporteurs par un transporteur qui a payé une indemnité pour perte, avarie ou retard sans en être le seul responsable d'après la présente Convention. Le projet accepte en principe d'appliquer à cette matière le même règlement que celui que contient l'article 48 de la C.I.M. Pourtant quand il n'est pas possible de prouver que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs transporteurs, l'indemnité due est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part de la rémunération qui revient à chaque transporteur.

Article 35.

Les stipulations réglant les relations entre les transporteurs ne sont pas coercitives. Les stipulations données n'entrent en jeu que dans le cas où les transporteurs

n'ont pas arrangé cette affaire entre eux. La question de savoir comment la responsabilité doit être répartie entre les transporteurs ne concerne que ceux-ci, les transporteurs pouvant en discuter librement s'ils le désirent.

Article 36.

Cet article résout l'épineuse question de la responsabilité de celui qui, quoique n'étant pas transporteur professionnel a reçu sous sa garde des marchandises qui sont au cours de transport réglées par l'avant-projet. Les transporteurs professionnels sont responsables envers l'expéditeur ou le destinataire ou le porteur de la lettre de voiture négociable pour l'exécution du transport du départ à l'arrivée. Il arrive souvent que les transporteurs ont à se servir pendant le transport d'intermédiaires indépendants, qui ne sont pas transporteurs professionnels, ni leurs préposés, par exemple pour le déchargement et rechargement, pour l'entreposage des marchandises, pour la garde des marchandises durant le rechargement, etc. Et si la lettre de voiture couvre le transport de l'établissement de l'expéditeur à l'établissement du destinataire, le transporteur peut avoir à passer les marchandises à l'examen de la douane et ensuite à les délivrer au destinataire. Il sera alors responsable pour tout ce qui arrive aux marchandises lorsque celles-ci sont à la charge de ces intermédiaires ou de la douane. Le transporteur devrait dans ce cas avoir le droit d'obtenir le remboursement de ce qu'il a eu à payer, à l'expéditeur ou au réceptionnaire, en compensation pour perte, avarie ou retard, si la perte, l'avarie ou le retard est survenu lorsque les entreprises intermédiaires

542-220
mentionnées ci-dessus ou - dans le cas de contrat de transport
"Warehouse to Warehouse" - la douane ont reçu sous leur garde
et surveillance les marchandises qui sont à leur connaissance
en cours de transport en vertu d'un contrat soumis à l'avant-pro
jet.

Dans cet ordre d'idées, l'article 36 prescrit que
toute personne qui, quoique n'étant pas partie d'un contrat
de transport réglé par l'avant-projet, a reçu des marchandises
qui sont en cours de transport en vertu d'un tel contrat doit
être responsable à l'égard du transporteur duquel elle a reçu
les marchandises de perte, d'avarie ou de retard arrivées durant
sa garde des marchandises suivant les mêmes règles que celles
auxquelles le transporteur lui-même est soumis.

Article 37.

Les clauses qui sont interdites sont, entre autres,
les "négligences clauses"; toutes les clauses "quel dit être",
"quantité, qualité, poids inconnu"; clauses limitatives de
responsabilité, fixant une somme inférieure à la limite de
l'avant-projet, et les clauses renversant le fardeau de la
preuve. La nullité d'une telle clause n'entraîne pas la nulli-
té du contrat qui reste soumis aux dispositions de l'avant-pro-
jet.

Les clauses pour lesquelles le transporteur assume
une responsabilité plus étendue que celle prévue par l'avant-pro
jet sont, en revanche, licites.

Ad Convention Article 19.

D'après cet article, il y a présomption d'absence de faute, si le voiturier ne peut prouver l'absence de faute, mais qu'il est à supposer que la perte, l'avarie ou le retard résulte de faits susceptibles de causer telle perte, avarie ou retard, en dehors de toute faute, soit du voiturier, soit de ses agents ou préposés, à moins que les circonstances ne prouvent le contraire.

Parmi de tels faits, le texte indique :

1) Un incendie, pourvu que le voiturier prouve qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre le véhicule en bon état lors du départ, etc.

J'ai déclaré que je ne puis accepter cette exception du principe général, ce principe étant que le voiturier doit prouver qu'il n'a pas commis de faute. Il est impossible pour l'expéditeur de contrôler ou de prouver ce qui se passe pendant le transport, et il ne suffit pas que le véhicule ait été en bon ordre lors de son départ, car les faits qui provoquent l'incendie, arrivent le plus souvent pendant le transport. Le chauffeur qui conduit le camion a généralement des moyens de faire constater la raison d'un incendie par des témoins, qui ont été présents à l'incendie, ou qu'il peut faire venir immédiatement après l'incendie pour constater sur place la raison et l'étendue du dommage.

En conséquence, je propose de biffer le "A Incendie" de la liste des faits exonérant le voiturier de la règle générale, qu'il a le devoir de prouver qu'il n'a pas commis de faute.

C.B. Ingwersen.

Projet néerlandaisconcernantla responsabilité du voiturier pour dommage.1. Manque d'un colis entier

Ce fait se présente lorsque l'on ne trouve ni le colis, ni l'emballage, ni les débris (quel qu'en soit l'état de détérioration, jusqu'à 100%).

Les principales causes qui peuvent y donner lieu sont :

- a. Vol par des tiers
- b. Vol par le personnel
- c. Pertes (chute de la voiture ou autre)
- d. Livraison fautive (disparition etc.)
- e. Erreur de compte
- f. Incendie

En ce qui concerne le premier cas, le transporteur doit prendre toutes les mesures possibles pour éviter le vol par des tiers. Il doit veiller constamment sur la marchandise, la faire garder, couvrir et fermer les voitures, etc. Il y a peu de cas où les mesures prises par le transporteur peuvent être insuffisantes. Il s'agira seulement de pillage et de bris de fermetures de bonne qualité, donc deux cas de violence. En pratique, ces deux cas se présentent rarement. L'influence de l'expéditeur dans le cas a est pratiquement nulle. Elle est nulle aussi dans les cas b, c. et d. Dans ces cas, tout dépend du soin du transporteur et de son personnel.

Dans le cas e seulement, l'expéditeur peut jouer un rôle, car il doit compter aussi les paquets au moment de l'expédition.

Dans cette rubrique figure aussi le manque (absence totale des marchandises et/ou de débris) dû à la combustion des marchandises dans le cas où il ne reste même pas de débris brûlés.

Il faut bien se rendre compte ici que l'incendie d'une voiture chargée de marchandises ne veut pas dire que toutes les marchandises qu'il contenait ont brûlé aussi. Elles peuvent avoir été volées ou perdues avant, et il y a eu des cas où le personnel a simulé l'incendie d'une voiture après en avoir volé et vendu le contenu.

Exiger la présence en tout cas de débris, si minuscules soient-ils, n'est donc nullement injuste, et en outre dans les cas où les marchandises ont réellement brûlé sans laisser de restes, cette perte est escomptée par les 20% avec lesquels l'expédition participe dans tout cas de manque.

Enfin cet exemple montre que tout dépend ici de l'expertise, qui doit avoir lieu aussitôt et sérieusement.

Le fait que ceci est dans l'intérêt même du transporteur ne peut que favoriser la sécurité de la marchandise, car la pratique montre que souvent, dans le cas d'une expertise immédiate de la marchandise endommagée, cette intervention directe peut encore en sauver une grande partie.

En résumé, nous pouvons dire que le manque de colis entiers dans l'immense majorité des cas est dû à la faute du transporteur et de son personnel.

Dans un petit nombre de cas seulement ce manque sera dû à des causes indépendantes de sa volonté, telles que celles indiquées ci-dessus dans le cas de manque par incendie.

La pratique montre que le nombre de ces cas ne dépasse pas 20% des dommages de cette catégorie, il y a donc lieu d'établir la participation du transporteur au manque de colis entiers à 80%.

2. Colis incomplets.

Ce cas se présente lorsqu'à l'arrivée il apparaît que l'emballage n'est pas intact et le contenu fait entièrement ou partiellement défaut.

Les principales causes seront :

- a. Vol par des tiers
- b. Vol par le personnel
- c. Perte (y compris celle de liquides qui se répandent) due au bris de l'emballage pendant le transport.

Dans ce troisième cas (bris de l'emballage suivi de la perte du contenu) jouent tant la qualité de l'emballage que le soin du transporteur et de son personnel un rôle. Par comparaison avec le cas 1, il y a dans le cas c une influence non-négligeable de la part de l'expéditeur, à savoir la nature de l'emballage.

On notera ici que l'on a affaire aussi avec des emballages en verre et d'autres emballages qui peuvent se briser.

En ce qui concerne a et b, ici s'applique en général ce qui a été dit dans le cas I, avec cette différence cependant, qu'un emballage plus ou moins solide permettra dans la même mesure le vol.

La participation du transporteur devra donc être moindre dans le 2^{me} cas que dans le 1^{er} cas, mais l'influence du transporteur reste cependant plus grande que celle de l'expéditeur. Une proportion de 55-45 a paru être juste. La participation du transporteur au cas de colis incomplets sera donc fixée à 55%.

N.B. - On entend par colis l'unité expédiée, telle qu'elle est indiquée sur la feuille de voiture. Si l'on expédie donc 100 caisses d'allumettes, chaque caisse est un colis, mais pas chaque paquet qu'elle contient.

3. Mélange avec d'autres matières (attaque physique) que l'air.

Ce cas se présente lorsqu'il apparaît que des marchandises ont été endommagées par la pénétration d'eau (mouillage) ou d'autres liquides, d'humidité, de vapeur, de fumée, d'odeur ou de matière solides (farine, poudre, suie, saleté, etc.) et la présence de ces matières dans la marchandise est constatée par expertise.

Il est clair que le transporteur a une assez grande influence sur l'apparition de ce dommage. Il lui incombe en effet de prendre soin que les marchandises soient autant que possible à l'abri de la pénétration de corps étrangers. Cette pénétration peut avoir lieu :

- a) par suite de l'emploi de matériel en mauvais état (toit de voiture non-étanche, bâches trouées, etc.)
- b) par suite de manque de soin au chargement ou au déchargement, notamment le fait d'y procéder sous la pluie.
- c) par détérioration par d'autres marchandises chargées en même temps par exemple coulage de pétrole, odeur de morue, farine, etc.
- d) par résistance insuffisante des emballages, entraînant une pénétration plus facile de l'humidité, d'impuretés, etc.
- e) par la nature même de la marchandise, pour autant qu'elle a la propriété d'incorporer l'eau ou l'humidité (hygroscopie) on est spécialement sensible à l'action d'odeurs.
- f) par la nature des autres marchandises du même chargement,

En pratique, la détérioration par l'eau est la plus fréquente. Le fait de tenir la marchandise en lieu sec est donc un point important des mesures à prendre par le transporteur. Il aura aussi, en arrimant convenablement les marchandises, à veiller à ce qu'elle ne soient pas endommagées les unes par les autres. Il ne chargera par exemple pas de bidons de pétrole sur des paquets de papier.

Les influences échappant au contrôle du transporteur sont : la nature de la marchandise ou des autres marchandises chargées en même temps, nature de l'emballage, ainsi que parfois l'une ou l'autre circonstance imprévue, telle qu'une averse, une inondation, etc. Bien que l'influence de ces phénomènes ne soit nullement négligeable, ils se présentent très rarement en comparaison des causes incombant au transporteur. Une proportion de 35-65 semble être proche de la vérité, et nous conseillons d'adopter comme participation du transporteur à ce genre de dommage 65 %.

4. Domage par incendie et autres formes d'attaques chimiques, y compris l'oxydation normale telle que la rouille, etc.

Ce cas se produit lorsque la marchandise a brûlé, grillé, ou été attaquée par des acides ou autres matières caustiques, et où il y en a une réaction chimique.

En ce qui concerne le dommage par l'incendie, nous avons très souvent affaire à des facteurs qui sont soit inhérents à l'emploi de l'auto comme moyen de transport, soit à la nature des marchandises, elles-mêmes en raison de leur inflammabilité ou leur tendance à s'échauffer, ou aux propriétés semblables des autres marchandises chargées en même temps. Il existe aussi des cas d'attaque chimique des marchandises sous l'action du voisinage avec des acides forts, etc.

De loin le plus grand nombre des incendies commence dans la voiture, dans le moteur, dans l'installation électrique (court-circuit) et même par l'échauffement des pneus. Bien que le transporteur doive,

par un entretien soigneux et régulier, éliminer autant que possible les causes pouvant provoquer un incendie, ce genre de dommage continuera à se produire même s'il prend le plus grand soin, et sans qu'on puisse souvent en déceler la cause.

C'est une forme de dommages qui est inhérente à l'emploi d'automobiles et le transporteur ne peut pas y faire grand'chose, de même que dans le cas où le feu se propage en venant du voisinage ou dans le cas de foudre.

Il est souvent relativement impuissant devant l'attaque des marchandises par des acides etc. qui sont généralement transportés dans un emballage assez fragile (dames-jeannes) qui se brise souvent sans qu'on puisse en déterminer la cause. Il est encore plus impuissant dans le cas de marchandises facilement inflammables ou ayant tendance à s'échauffer.

La rouille est une forme de dommage qui découle aussi principalement de la nature de la marchandise.

En résumé, nous pouvons dire que l'influence du transporteur dans ce genre de dommage est très minime, bien qu'il lui soit possible, en entretenant bien son matériel et en intervenant rapidement au cas d'incendie (présence d'un extincteur) ainsi qu'en manipulant avec prudence les marchandises dangereuses, telles que les bouteilles d'acides, etc., d'exercer encore une certaine influence. Ce rôle, cependant, semble ne pas pouvoir être taxé à plus de 1/5, de sorte que, dans la présente rubrique, nous proposons de fixer sa part de contribution à ...20%.

5. Bris, fente, bosselage et autres actions matérielles.

Ici la matière de la marchandise reste donc intacte, par opposition aux cas 4 et 5, mais les objets ne restent pas intacts dans leur état primitif, leur forme ou leur silhouette. On constate une brisure, des fentes, des bosses, des contorsions ou d'autres déformations.

Il faut remarquer que ces accidents matériels proviennent généralement de chocs et de coups qui se produisent pendant le transport, le changement, le transbordement ou le déchargement des marchandises. Ces chocs et coups sont inhérents à ces opérations, qui ne sauraient s'effectuer sans y donner lieu.

D'un autre côté, le transporteur peut prendre soin que les marchandises soient maniées avec moins de rudesse et que le nombre et la nature de coups soit moins défavorable. Mais le rôle de l'expéditeur est beaucoup plus grand. En employant un bon emballage, il peut éviter beaucoup de dommage. Les essais qui ont eu lieu dernièrement dans ce domaine l'ont prouvé et l'on peut dire que l'on peut imaginer pour toutes sortes d'articles, même fragiles, un emballage très satisfaisant.

En raison de ce qui précède, et en raison des expériences pratiques le risque doit être réparti dans ce genre de dommages dans la proportion: expéditeur 66, transporteur 34.

6. Détérioration par des organismes (animaux et champignons) y compris pourriture et décomposition; sauf les cas visés dans les rubriques ci-dessus.

Le rôle du transporteur dans ces cas est tout à fait minime. Ce dommage résulte principalement de la nature de la marchandise et de l'emballage.

Il ne serait pas juste d'y faire contribuer le transporteur pour plus de 1%.

Article 19.

1. Lorsque à la fin du transport ou à l'époque visée au troisième paragraphe sous a) du présent article, il apparaît que, pendant la période décrite à l'article 18, une des formes de dommage décrites dans cet article s'est présentée, l'ayant-droit aux marchandises recevra une indemnisation.
2. Cette indemnisation comprendra un pourcentage de la valeur de la marchandise, augmenté des frais de transport, des droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise.
3. Ce pourcentage s'élèvera, si le dommage se présente comme:
 - a. manque d'un colis, y compris le fait qu'au moment où les marchandises devraient être livrées au lieu de destination, ni le colis, ni l'emballage, ni les débris de celui-ci quelqu'en soit l'état de détérioration, ne sont retrouvés, à 80%
 - b. manque dans le colis, y compris le manque d'une partie du contenu de l'unité transportée telle qu'elle est décrite dans la lettre de voiture, à condition que l'on constate le bris de l'emballage, à 55%
 - c. mélange (dommage physique) avec d'autres matières que l'air, y compris entre autres: l'endommagement des marchandises par pénétration d'eau (mouillage) ou d'autres liquides; humidité, vapeur, fumée, odeur, ou de matières solides, telles que la farine, la poudre, la suie, la saleté et autres, dont on constate la présence en établissant le dommage, à 65%
 - d. incendie et autres formes d'attaque chimique, y compris entre autres l'oxydation, l'attaque par des acides ou d'autres matières caustiques, à condition qu'il y ait eu une réaction chimique, à 25%
 - e. bris, fente, bosselage et autres dommages mécaniques ainsi que toute contorsion et déformation de la marchandise, à 34%
 - f. attaque par des organismes tels que les animaux, champignons, bactéries, y compris la pourriture et la décomposition et la mort de plantes et marchandise vivante, à 1%
4. Si le dommage se produit de telle façon qu'il peut être calculé selon plus d'une des rubriques visées au troisième paragraphe de cet article, l'indemnisation sera calculée conformément au pourcentage le plus élevé.
5. Le transporteur n'est tenu de verser aucune autre indemnisation.

- 7 -

Article 20.

On considérera comme valeur de la marchandise la valeur normale d'échange, ou, si elle n'est pas connue, la valeur commerciale normale, ou, si elles sont toutes deux inconnues, la valeur de marchandises de la même sorte et qualité au lieu et au moment où la marchandise a été acceptée par le transporteur.

Si l'expéditeur a indiqué la valeur de la marchandise sur la lettre de voiture, cette indication servira de preuve de la valeur de la marchandise, sauf preuve contraire.

Si la valeur de la marchandise est exprimée en une autre monnaie que celle du pays, où l'indemnisation est exigée, la contrevalet sera calculée conformément au cours au moment et au lieu où les marchandises ont été ou devraient être livrées.

Article 21.

1. En aucun cas l'indemnisation ne pourra excéder une somme égale à 6 francs suisses par kilogramme de marchandise endommagée ou perdue.
2. En ce qui concerne cette limitation du dédommagement, sous 1, on prendra comme contrevalet de la somme indiquée en francs suisses le cours officiel à la Bourse de New York.

Article 22.

L'ayant droit aux marchandises reçoit du transporteur la somme totale de la valeur des marchandises endommagées ou perdues, augmentée des frais de transport, des droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise, s'il est prouvé que le dommage est dû au dol du transporteur personnellement, en ce sens que cette indemnisation ne dépassera pas le double de la somme indiquée à l'article 21, par kilogramme de marchandise endommagée ou perdue.

Article 23.

Aucune indemnisation n'est due si le transporteur peut prouver que le dommage est la conséquence directe de molestations.

Article 24.

Voir ancien article 27.
Pourra être complété par une disposition indiquant que l'expéditeur peut se faire assurer, au moyen d'une mention sur la lettre de voiture par le transporteur, pour la somme qui lui revient en sus de la somme qui peut être remboursée par le transporteur à titre d'indemnisation.

- - - - -

Supplément à la Proposition néerlandaise

Nous pourrions considérer comme bien connu le fait que la proposition néerlandaise part du principe que l'idée de la "faute" comme base de la répartition des risques du transport entre l'affréteur et le transporteur doit conduire à des malentendus, des idées trop vagues, des procédures et par conséquent au ralentissement et à la complication du mouvement social. Aussi la proposition néerlandaise met-elle à la place de cette idée une répartition basée sur des pourcentages qui excluent le malentendu et dont on peut se servir facilement. Une étude plus détaillée du développement juridique du principe de risque dans la législation depuis 1900 nous a cependant appris que partout où le principe du risque est préposé dans toute son étendue dans la réglementation de la responsabilité, on trouve cependant toujours une stipulation secondaire en vertu de laquelle une des parties peut se soustraire à l'action du principe de risque au cas où il peut démontrer que de son côté toute faute est absente ou bien que la faute du dommage est tout à fait due à la partie adverse.

Nous sommes d'opinion qu'il faut faire rentrer également un principe semblable dans la proposition néerlandaise, de sorte que nous vous proposons d'insérer dans le projet néerlandais un nouvel article 20, ayant la teneur suivante :

1. Ce qui a été stipulé dans l'article 19 reste hors d'application au cas où le juge constate:
 - a. à la demande de la personne qui a droit aux marchandises, que comme il résulte des faits et circonstances alléguées par cette personne, le dommage s'est produit exclusivement par suite de faits qui font clairement paraître la faute du transporteur ou de son personnel;
 - b. à la demande du transporteur, que le dommage s'est produit en dehors de toute faute de son côté ou du côté de son personnel.
2. Dans les cas visés au premier alinéa, le juge déterminera la somme d'indemnité d'une façon équitable.
3. Les stipulations de cet article ont une action d'ajournement par rapport aux montants mentionnés à l'article 19, seulement au cas où la partie la plus disposée à envoyer une demande comme visée au premier alinéa.

L'intention de cette stipulation, vue dans le cadre de la proposition néerlandaise est :

- a. de laisser dans le cas où le sentiment de la justice est apparemment lésé d'une façon grave par la répartition du risque dans l'article 19, aux parties la possibilité de faire décider par le juge si et dans quelle mesure on peut laisser hors de considération ce qui a été stipulé dans

l'article 19.

- b. de donner en principe la première place dans l'article 19 à la répartition simple du risque, afin qu'on puisse observer cet article avec tous ses avantages pour le trafic normal.

Naturellement il faudra intercaler dans l'article 19 des pourcentages tout à fait nouveaux (également au cas où l'on voudrait les employer comme exemple).