

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL

PAR ROUTE

Première Session

Stockholm 20/21 - 6 - 48

(Membres, voir annexe I)

Procédure.

M. BAGGE est élu Président du Comité, à l'unanimité.

Il est décidé que le Comité portera le nom suivant :

"Comité du Contrat de Transport International par Route".

Une discussion préliminaire s'est ouverte au sujet de la nécessité d'élaborer un contrat de transport au même moment où une lettre de voiture uniforme allait être créée. On a constaté que le Groupe de Travail chargé des questions juridiques de la Commission Economique pour l'Europe, désirait avant tout introduire une lettre de voiture uniforme avant que les règles relatives au contrat de transport ne soient prêtes. On a souligné, au sein du Comité, qu'un document dépourvu de ces règles, aurait une bien faible valeur au point de vue de l'uniformité : en effet, les transporteurs continueraient toujours à utiliser leurs propres règles de contrat, puisque ces règles sont indispensables en tous cas.- Néanmoins, puisque dans le trafic international il n'y a aucune lettre de voiture standard en usage, (dans certains cas, il n'y a même pas de documents du tout), il pourrait être avantageux d'introduire une lettre de voiture uniforme; et ainsi, après la propagande voulue en faveur de ce document, on pourrait préparer le terrain pour qu'un contrat international de transport

routier soit accepté.

Une autre raison pour laquelle l'oeuvre du Comité devra forcément rester imparfaite est le fait que toute la matière de la responsabilité est intimement liée à l'assurance. La question de l'assurance devra être tranchée en collaboration avec l'association internationale des compagnies d'assurance; et ce fait en lui même peut causer un certain retard.

Pour le moment, le Comité ne peut que se borner à établir un avant-projet de document uniforme qui n'est autre chose qu'un certificat constatant la réception et la promesse de livraison, de certaines marchandises déterminées.

Le Comité a décidé, pour la procédure de ses travaux, que les études relatives à une lettre de voiture qui devraient être entamées à ce moment, devraient continuer au cours d'une réunion en Septembre et que leurs résultats seraient soumis au Groupe de Travail avant la fin du mois d'Octobre. En ce qui concerne le travail relatif aux règles contractuelles uniformes, le Comité a décidé d'abord d'établir des règles contractuelles standard uniformes à recommander aux transporteurs pour acceptation volontaire de leur part, et ensuite d'élaborer un avant-projet de Convention. Le Comité décida aussi de recommander au Groupe de Travail de renvoyer l'introduction de la lettre de voiture à une date permettant au Comité de soumettre au Groupe de Travail un projet de règles contractuelles standard uniformes comme il est dit ci-dessus. Lancer une lettre de voiture à laquelle ferait défaut toute règle contractuelle uniforme, pourrait rendre difficile dans la suite l'introduction et l'acceptation de ces mêmes règles volontaires uniformes.

Le Président du Sous-Comité des transports routiers de la

Commission Economique pour l'Europe, M. VONK, a expliqué qu'il régnait une certaine hésitation dans les différentes sphères gouvernementales quant aux nouveaux développements des transports routiers en Europe. Il est, par conséquent, de la plus haute importance que des organisations privées entreprennent sérieusement la tâche de porter remède au chaos régnant en matière de transport par route. Il a continué ensuite en disant que le Groupe de Travail était fort désireux de terminer son travail le plus tôt possible, mais que vu les circonstances, il était quant à lui personnellement d'avis que les suggestions que le Comité venait de décider de soumettre à l'attention du Groupe de Travail, représentaient la meilleure solution possible.

#### Lettre de voiture.

Différentes lettres de voiture en usage à l'heure actuelle ont été examinées par le Comité et, un projet de lettre de voiture, présenté au Comité par M. GREEBE a été pris comme base de discussion. On a comparé ce document à un projet présenté par M. de SYDON; et son texte a été accepté avec quelques modifications de détail. Il a été convenu que la question des droits d'auteur et de rédiger le titre du document serait laissée de côté pour le moment; l'examen de la question devra cependant être repris lors de la prochaine réunion et devra être mentionné dans le rapport au Groupe de Travail.

Conformément à l'attitude adoptée par l'I.A.T.A., le Comité a accepté d'écarter toute indication relative aux formalités douanières et à toutes autres questions ayant un caractère de droit public administratif. Ceci pour deux raisons : la lettre de voiture est la preuve d'un contrat de droit privé, le contrat de transport, et elle ne doit donc mettre en cause ni des tierces

personnes ni l'administration publique. De nos jours, les formalités relatives à la douane et aux autres autorités publiques sont tellement compliquées que la lettre de voiture s'en trouverait trop chargée s'il fallait y introduire d'autres détails non directement liés à l'objet réel de ce document.

Le Comité a admis également que la lettre de voiture ne devrait pas devenir un reçu pour paiement, et que toute référence à cet effet devrait être exclue de ce document.

Le Comité a décidé de ne pas s'occuper pour le moment de la numération des factures ni du nombre d'exemplaires à exiger, cette question étant liée à celle des règles contractuelles qui doivent faire l'objet de l'avant-projet.

Il y eut une longue discussion, au sein du Comité, à propos de la responsabilité du transporteur quant au pesage des marchandises. On a décidé d'examiner cette question d'accord avec les transporteurs de manière à pouvoir acquérir ainsi une expérience d'ordre pratique.

#### Responsabilité.

Le Président a fait un exposé relatif à la Convention de Berne et aux règles de La Haye. Conformément à la Convention de Berne, le transporteur est responsable en principe pour tout dommage survenu au cours du transport. Cependant, les chemins de fer peuvent toujours se libérer de cette responsabilité en certains cas. Ils s'en trouvent libérés s'ils peuvent prouver que la "force majeure" a été la cause du dommage. De plus, dans certains cas spéciaux comportant un risque spécial, les chemins de fer ne sont pas responsables, sauf si l'utilisateur ou l'expéditeur parviennent à prouver que le dommage n'a pas été causé par ce risque spécial.

La Convention énumère d'ailleurs ces cas.

Selon les Règles de La Haye, le transporteur est en principe responsable, sauf s'il démontre qu'il n'a pas commis de faute. Ici encore, des cas spéciaux sont énumérés qui rejettent la charge de la preuve sur l'expéditeur ou qui dégagent complètement le transporteur. Ces cas sont cependant techniquement différents de ceux que vise la Convention de Berne, en fonction des conditions très différentes des transports en question.

Le Comité a pris en considération la question de mettre, au point de vue responsabilité, le transport routier et les chemins de fer sur le même pied. Le Président du Comité a souligné que les règles en matière de responsabilité que contient la Convention de Berne reproduisent un point de vue qui ne correspond pas, de nos jours, aux règles généralement acceptées en matière de responsabilité pour dommage. Les Règles de La Haye ont déjà résolu autrement la question: et la même réflexion peut s'appliquer aux transports aériens.

Le Président a demandé aux représentants des transporteurs présents si, en matière de transport routier, il serait possible de dresser une liste des circonstances liées à des risques spéciaux et dépendant du mode de transport.

La réponse a été : lorsqu'il y a panne de moteur et, en général, lorsqu'il s'agit d'accidents résultant de la manière dont les voitures sont conduites.

Le Président a été également d'accord pour établir que les clauses de non-responsabilité, qui sont aux antipodes de la Convention de Berne, et qui sont d'usage aujourd'hui auprès des transporteurs dans de nombreux pays, constituent un danger pour

ce même commerce. On ne pourra jamais s'attendre à ce que les Compagnies d'assurances veuillent bien assurer en partant de clauses de ce genre, puisqu'elles n'auraient aucun recours contre le transporteur dans ces cas-là.

On a également souligné que pour des raisons d'ordre public et de concurrence commerciale, il était hautement désirable d'adopter, si possible, des règles uniformes de responsabilité dans les différentes branches de transport.

Se décider quant au système à suivre, en matière de transport routier, est lié aux possibilités existantes d'assurer les risques du transport et la responsabilité du transporteur.

#### Assurance.

Le problème de l'assurance a été discuté devant deux représentants d'une Compagnie d'assurances suédoise. On a souligné le fait que par exemple en Hollande où la responsabilité du transporteur en cas de dommage se calcule sur la base des règles de responsabilité de la Convention de Berne, la prime d'assurance pour cette lourde responsabilité est extrêmement élevée. On a déclaré que, vu la nécessité de diminuer les primes, il serait souhaitable de diviser le risque entre transporteur et chargeur en une telle proportion que le risque du transporteur s'en trouverait considérablement diminué par rapport à celui stipulé à la Convention de Berne. Les primes destinées à assurer les risques de transport de l'expédition ainsi augmentés et la responsabilité du transporteur ainsi diminuée seraient, mises ensemble, de loin plus basses que les primes actuellement en vigueur pour une assurance couvrant une lourde responsabilité du transporteur et un risque de transport fort limité des chargeurs.

Le Comité est arrivé à la conclusion que les problèmes liés à l'assurance, étaient tellement compliqués qu'il serait souhaitable de permettre à un nombre d'experts plus considérable de communiquer leur expérience pratique à ce sujet, et que des contacts devraient être établis avec les associations nationales et internationales de Compagnies d'assurances.

x

x        x

Le Comité a décidé enfin de se réunir au mois de Septembre à La Haye et de prier le représentant de l'I.R.U. de recueilir, dans l'intervalle, les opinions des transporteurs présents à la prochaine réunion du Conseil de l'I.R.U. et, si possible, de faire en sorte qu'un ou deux transporteurs assistent à la prochnaine réunion du Comité.

---

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

de l'Institut International de Rome,  
de l'I.R.U. et de la C.C.I.

Stockholm, 20/21 Juin 1948

LISTE DES DELEGATIONS

Président : M. Algot BAGGE (voy. ci-dessous)

Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.)

M. C.B. INGWERSEN, Consul Général, Directeur  
de la Compagnie de transport "Adam".

Institut International de Rome

M. Algot BAGGE, Ancien Conseiller à la  
Cour Suprême de Suède - Membre du Conseil  
de l'Institut.

M. Gunnar de SYDOW, Conseiller à la Cour  
d'Appel de Stockholm.

Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.)

M. Herman J.H. JANSSEN, Secrétaire Général  
Adjoint de l'I.R.U.

M. A. GREEBE, Secrétaire Général de l'Associa-  
tion Néerlandaise des Usagers des  
Transports (E.V.O.)

Assistaient à la Session :

M. K. VONK, Directeur au Ministère des  
Transports et du Waterstaat néerlandais -  
Président du Sous-Comité des Transports  
Routiers, créé par le Comité des Transports  
intérieurs de la Commission Economique pour  
l'Europe.

M. Helge BERGLUND, Conseiller au Ministère  
des Communications de Suède.

M. Per. ERIKSSON, Directeur de la Compagnie  
Linjebuss, Vice-Président de l'I.R.U.

M. Carl-Axel SETH, Conseiller juridique de la  
Compagnie Linjebuss

M. R. HEIJERSSON, Conseiller juridique de la  
Svenska Lasttrafikbilagareförbundet. (Associa-  
tion Suédoise des Transporteurs Routiers).

-----