

RAPPORT

du

Comité de contrat de transport internationale par route.

I.

L'Union internationale des transports routiers (I.R.U.) ayant autorisé lors de sa première session tenue à Genève le 23 mars 1948, conformément à une proposition faite par l'Institut international pour l'unification du droit privé, le président de l'I.R.U. à convoquer, de concert avec la Chambre de commerce internationale (C.C.I.), l'Institut et d'autres organisations intéressées, un Comité d'experts chargé d'élaborer un avant-projet de convention concernant le transport par route des marchandises et des personnes, ce Comité a été constitué par la C.C.I., l'Institut et l'I.R.U.

Le Comité a ainsi pour mission uniquement l'élaboration des règles uniformes concernant le contrat de transport international de marchandises et de passagers par automobile. Toutes les questions se rattachant à la circulation internationale des automobiles au point de vue administratif et douanier sortent ainsi du domaine de la tâche du Comité.

Le Comité est composé de trois membres: un membre nommé par la C.C.I., un membre nommé par l'Institut et un membre nommé par l'I.R.U. avec un suppléant pour chaque membre, le Comité ayant le droit de s'attacher, en outre, des experts.

Les différentes organisations ont désigné comme membre du Comité:

La C.C.I.

M. C.B. Ingwersen, Consul général et Président d'honneur de l'Association scandinave de commissionnaires, avec

M. Philippe Droin, Chef du Groupe transports et communications de la C.C.I., comme suppléant.

L'Institut

M. Algot Bagge, ancien Membre de la Cour Suprême de la Suède et membre du Conseil de l'Institut, avec

M. Gunnar de Sydow, Conseiller à la Cour d'Appel de Stockholm, comme suppléant.

L'I.R.U.

M. F.E. Spat, Secrétaire général de Philips Ltd et Président de l'I.R.U. avec

M. A. Greebe, Secrétaire général de l'Association néerlandaise des usagers des transports, comme suppléant.

Le Comité a élu Président M. A. Bagge.

M. G. de Sydow est secrétaire du Comité.

II.

Le Groupe de travail chargé des questions juridiques établi par le Sous-comité des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe, a adopté au cours de sa première session à Genève du 18 au 21 mai 1948, à laquelle des représentants de la C.O.I., de l'Institut et de l'I.R.U. ont été présents comme 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 concernent 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 transport 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 Secrétariat 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 concordance avec le vœu du Groupe de travail qu'une liaison entre le Comité et le Secrétariat de la Division des transports dans la Commission économique pour l'Europe soit établie, 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 le 6 juillet 1948 à cet effet M. le Dr. Jan Hostie, conseiller juridique de la Division des transports.

### III.

Le Comité a tenu une réunion préparatoire à Rome du 8 au 10 mai 1948, à laquelle MM Bagge, Greebe et de Sydow ont participé, et deux réunions plénières, l'une à Stockholm le 20 et le 21 juin 1948 et l'autre à la Haye le 27 et le 28 septembre 1948.

A la réunion à Stockholm les suivants membres et suppléants du Comité ont pris part, à savoir

Pour la C.C.I.

M. Ingwersen

Pour l'Institut

M. Bagge et

M. de Sydow

Pour l'I.R.U.

M. Greebe et

M. Herman Janssen, Secrétaire général adjoint de l'I.R.U., remplaçant M. Spat.

A cette réunion ont assisté

M. K. Vonk, Directeur au Ministère néerlandais des transports routiers.

M. Helge Berglund, Directeur au Ministère de communications de la Suède.

M. Per Eriksson, Directeur au Aktiebolaget linjebuss, Stockholm, Vice-président de l'I.R.U.

M. C.-A. Seth, Conseiller juridique du Aktiebolaget linjebuss, Stockholm.

M. R. Heijersson, Conseiller juridique de l'Association des transporteurs routiers de la Suède.

A la réunion à la Haye ont participé les suivants

membres et suppléants du Comité.

Pour la C.C.I.

M. Ingwersen

M. Droin.

Pour l'Institut

M. Bagge

M. de Sysow

Pour l'I.R.W.

M. Spat

M. Groebe.

Les suivants ont assisté à la deuxième réunion.

M. Vonk.

M. G.H. Dijkman van Gunst, Directeur au Ministère néerlandais des transports et du waterstaat.

M. Herman I.H. Janssen.

M. J. Adriaanse, expert en assurance transport routier.

M. J.H.W. König, Directeur de Société des transports routiers v.h. H.W. König & Co., Rotterdam.

M. Jean Dosol, Vice-président de la Chambre syndicale des déménageurs, France.

M. F.J. de Gier, Président de l'Inter.-West, La Haye.

M. J.J. de Vrijer, Intervest, La Haye.

M. le Dr. Jan Hostie, Conseiller juridique de la Division des transports, n'a pas pu être présent pour cause de maladie.

Au-dessus ont été invités à prendre part à la réunion M. P. Schweizer, Directeur au Lastag, Vice-président de l'Association suisse pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles (T.A.G.) et M. Per Eriksson, qui pourtant ont été empêchés d'y assister.

Date de la prochaine réunion.

La date de la prochaine réunion a été fixée à être tenue du 21 au 26 février 1949 à un lieu dans le Sud de la France à être postérieurement décidé.

#### IV.

Il s'ensuit de ce qui a été dit que le Comité est chargé, par les trois organisations qui l'ont constitué, d'élaborer un avant-projet de convention concernant le contrat de transport par route des marchandises et des personnes. Le Groupe de travail chargé des questions juridiques d'autre part a demandé au Comité de soumettre au Groupe de travail au plus tard, si possible, jusqu'à la fin d'octobre 1948 un projet de lettre de voiture internationale pour les transports routiers et jusqu'à la fin de l'année 1948 les résultats préliminaires des études quant aux règles uniformes du contrat de transport des marchandises par route.

Les lettres de voiture actuellement en usage dans le transport par route internationale ne constituent qu'un reçu de la marchandise et la preuve d'un contrat de transport qui est soumis quant à ses effets aux règles des lois nationales applicables. L'effet juridique de cette lettre de voiture est très difficile à décider vu les différences des lois nationales et la difficulté de savoir, d'avance, quelle loi est applicable. Le procédé de préparer une formule de lettre de voiture uniforme et d'en faire usage dans les transports internationaux avant que des règles uniformes concernant le contrat soient acceptées, a été proposé par la raison qu'il n'existe pas à présent une formule de lettre de voiture communément employée dans les transports internationaux des marchandises par route et qu'une telle formule commune paraît en soi désirable.

Le Comité a donc cru devoir satisfaire au vœu du Groupe de travail d'élaborer une formule d'une telle lettre de voiture commune, mais le Comité est d'avis qu'il est préférable qu'une telle formule ne soit recommandée à l'usage des voituriers et leurs clients avant que le Comité n'ait eu la possibilité d'étudier d'une manière plus approfondie la question des règles

uniformes de contrat de transport par route. A défaut de telles règles uniformes l'avantage pratique d'une formule commune de lettre de voiture est, pour des raisons ci-dessus énoncées, très restreint.

Si un avant-projet de règles uniformes de contrat de transport par route des marchandises qui va être élaboré doit prendre la forme d'une convention ou d'un contrat-type n'est pas encore décidé par le Comité. De l'un côté l'acceptation d'une convention internationale sera un oeuvre de longue haleine, de l'autre côté un système de contrat-type ne donnera pas des règles valables vis-à-vis des tiers et aussi ne pourra créer l'uniformité concernant des règles coercitives nationales différentes ce qui aurait des conséquences graves surtout quand'il s'agit du contrat de transport par route.

Jusqu'à présent le Comité n'a élaboré qu'un avant-projet de formule d'une lettre de voiture, mais le Comité a en outre à sa réunion à la Haye commencé l'élaboration des règles uniformes concernant le titre de transport et la responsabilité du voiturier.

En ce qui concerne la responsabilité du voiturier à l'égard des marchandises deux projets ont été soumis au Comité. L'un de ces projets est basé sur la responsabilité en cas de faute avec la condition que c'est au voiturier qu'il incombe de fournir la preuve libératoire. Le projet cependant fait mention de certaines circonstances impliquant un danger tout spécial d'un tel dommage et prévoit que, sous condition que le dommage est survenu pendant de telles circonstances, il y a une présomption sauf preuve contraire qu'une faute du voiturier n'ait pas contribué au dommage. Ce règlement est basé sur le même principe qui est sanctionné dans les règles de la Haye et qui est peut être retrouvé aussi dans la convention concernant le transport des marchandises par chemin de fer. L'autre projet prévoit aussi une division de la responsabilité, mais propose une division fixée

d'avance procentuellement pour "each form in which damage appears", par exemple "damage by fire, breakage, perishing, putrefaction, affection of goods by other liquids or other goods (smell, odour), short delivery, fouling." L'expéditeur doit ainsi en principe selon ce projet être responsable d'une certaine part du dommage, par ex. 20 pourcent, tandis que le voiturier est responsable du reste, 80 pourcent, indépendamment de la cause du dommage. Les auteurs de ce projet sont d'avis que la conception de "faute" est trop vague et désirent une règle qui est en principe indépendante de la faute ou toute autre définition aussi vague. Les deux projets ont été pris en considération par le Comité, qui cependant n'est pas encore arrivé à une décision quant à la solution la plus convenable.

La solution du problème de la responsabilité ayant ainsi des rapports assez étroits à la possibilité d'assurer contre les risques des transports, le Comité le 20 octobre a écrit au président de l'Union internationale de l'assurance maritime M. Carl Briner en lui demandant de proposer un assureur de transports à être nommé membre du Comité et aussi un suppléant pour ce membre.

#### V..

En élaborant la formule de la lettre de voiture qui constitue l'annexe I au rapport, le Comité a pris en considération les observations faites sur un projet préliminaire de formule qui a été soumis aux membres de l'I.R.U. et aux comités nationaux de la C.C.I.

Le voiturier ayant signé une telle lettre de voiture ce document constitue reçu de la marchandise et une obligation du voiturier de la transporter et de la délivrer au destinataire d'après les stipulations du contrat de transport. Cette lettre de voiture adressée au destinataire n'est pas considérée transmissible.



- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse;
- c) le nom et l'adresse du premier voiturier;
- d) les points de départ et de destination;
- e) le nom et l'adresse du destinataire;
- f) la désignation de la marchandise et le mode d'emballage;
- g) le nombre, les marques particulières ou les numéros des colis;
- h) le poids brut ou la quantité de la marchandise autrement exprimée;
- i) l'indication de la route;
- j) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- k) la valeur de la marchandise;
- l) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré par l'expéditeur;
- m) les instructions concernant l'assurance des marchandises;
- n) les documents transmis au voiturier pour accompagner la lettre de voiture;
- o) les instructions spéciales pour le dédouanement.

Les instructions indiquées sous les lettres a) à i) inclusivement doivent selon l'avis du Comité toujours être portées à la lettre de voiture. Pour les autres il dépendra de l'expéditeur de décider pour chaque cas si les circonstances donnent cause à de telles inscriptions.

La lettre de voiture proposée aura trait seulement à des transports internationaux.

Par transport international d'après l'avis du Comité, doit être visé tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination

sont situés dans deux pays différents. Les indications proposées à être insérées quant au point du départ et de la destination et de la route sont donc dans ce respect de l'importance.

Quant aux inscriptions, qui se retrouvent dans la formule proposée il ne paraît nécessaire de les commenter de plus. Elles se rapprochent à celles qu'on trouve dans les lettres de voiture employées dans la pratique en transports internationaux.

Il y a pourtant une inscription dont la raison doit être expliquée.

Si l'on adopte, soit par la voie de contrat-type soit par une convention internationale, une limitation du montant des dommages-intérêts en cas de perte ou dommage à la marchandise ou de délai dont le transporteur doit être responsable le Comité a considéré équitable que l'expéditeur pourrait par une déclaration d'un intérêt spéciale à la livraison se réserver le droit à des dommages-intérêts basés sur cette déclaration même si le montant ainsi déclaré dépasse le montant limité visé au-dessus.

Le remboursement n'est pas à présent pratiqué dans les transports internationaux, notamment en raison des limitations de transfert de monnaie qui existent dans presque tous les pays. Le Comité a été unanime à constater qu'il n'y avait pas de raison actuellement de prévoir des remboursements. Il peut cependant être convenable de revenir sur cette question quand la situation économique dans un avenir, plus ou moins rapproché, peut être changée.

La lettre de voiture doit d'après l'avis du Comité être établie en trois exemplaires originaux, qui seront destinés aux trois personnes intéressées directement au transport: l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. Ces exemplaires seront signés par l'expéditeur et par le voiturier. De cette façon le contrat de transport est établi entre ces deux parties. Le destinataire devient partie au contrat en recevant la lettre

de voiture et la marchandise.

Le premier exemplaire de la lettre de voiture doit rester chez le voiturier tandis que le deuxième exemplaire accompagnera la marchandise au destinataire, et le troisième exemplaire sera remis par le voiturier à l'expéditeur après l'acceptation de la marchandise.

Quant aux conditions du contrat de transport il y a, dans la formule de la lettre de voiture, un cadre destiné pour des stipulations spéciales dans ce respect. Les conditions qui ne sont pas ainsi insérées dans la lettre de voiture se retrouveront dans le contrat-type ou dans la convention internationale à être établies.

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

Formule II. (Lettre de voiture à ordre ou au porteur).

Le Comité est d'avis qu'une lettre de voiture à ordre ou au porteur doit contenir les mêmes inscriptions qu'une lettre de voiture à destinataire. La seule différence doit être que la lettre de voiture à ordre ou au porteur doit contenir expressément la désignation "à l'ordre du" ou "au porteur" au lieu de la désignation d'un destinataire dénommé.

Evidemment cette forme de lettre de voiture va être employée surtout quand'il s'agit des marchandises d'une quantité assez grande qui doivent être transportées assez loin. A la lettre de voiture à ordre ou au porteur il n'y est pas de destinataire désigné au lieu de la destination. C'est pourtant d'une très grande importance pour le service régulier de l'exploitation que le chauffeur pourra sans retard se débarrasser de la marchandise au lieu de la destination. Si la lettre de

voiture est à ordre ou au porteur une adresse suffisamment spécialisée indiquant où la délivrance doit avoir lieu est donc importante. Si l'adresse ne soit pas suffisamment claire ou si, à cette adresse, aucun détenteur de la lettre de voiture à ordre ou au porteur ne se présente ou qu'il ne paie pas le montant des créances résultant de la lettre de voiture, le chauffeur devra s'adresser à l'agent du voiturier à ce lieu de destination, qui pourra disposer de la marchandise de la façon prescrite au contrat-type ou à la convention internationale à être établies.

Le même s'applique du reste à la lettre de voiture à destinataire au cas où le destinataire ne veut pas accepter la marchandise ou payer le montant de créance.

Une lettre de voiture à l'ordre ou au porteur doit d'après l'avis du Comité être établie en trois exemplaires originaux. L'un de ces exemplaires doit être négociable tandis que les deux autres doivent être non négociables et marqués comme tels. Le droit de disposition en cours de route appartiendra seulement au porteur de cet exemplaire négociable et ne pourra pas être exercé que si la délivrance peut être exécutée sans troubler le service régulier de l'exploitation. Le voiturier ne pourra pas livrer la marchandise que contre remise de cet exemplaire de la lettre de voiture. L'un des deux exemplaires non négociables restera chez le voiturier tandis que l'autre accompagnera la marchandise. Egalement ici l'expéditeur et le voiturier peuvent faire établir une ou plusieurs copies qui, évidemment, n'ont pas la valeur juridique des originaux.

#### La lettre de voiture comme instrument de preuve.

Quant à la responsabilité du voiturier relative aux énonciations de la lettre de voiture le Comité a pris en considération deux différents systèmes: Ou le voiturier aura

toute liberté à déclarer que les inscriptions faites par l'expéditeur concernant la marchandise délivrée par lui au voiturier ne sont pas contrôlées par celui-ci. La lettre de voiture dans ce cas ne fait pas foi contre le voiturier. Ou le voiturier 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 voiturier à énoncer sur la lettre de voiture une clause "non constaté", il fera toujours usage d'une telle clause. C'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 voiturier soient indiquées dans la lettre de voiture aussi exactement que possible. Pour cette raison on a accepté en principe le deuxième système.

Le voiturier doit donc selon l'avis du Comité être tenu en principe de contrôler aussi bien les inscriptions au sujet du nombre, des marques particulières ou numéros des colis et du poids ou de la quantité autrement exprimée que l'état et le conditionnement apparent des marchandises. Mais le voiturier ne doit pas être tenu de contrôler l'exactitude du poids brut ou de la quantité autrement exprimée s'il n'a pas les moyens normaux de le faire ou si un tel contrôle n'est pas d'usage en raison de la nature de la marchandise. Si le voiturier a une raison sérieuse de soupçonner que les inscriptions ne représentent pas les marchandises actuellement reçues par lui, il doit en faire mention spéciale dans la lettre de voiture. Lorsque la lettre de voiture est sans réserves les marchandises sont présumées avoir été reçues par le voiturier conformément aux inscriptions faites dans la lettre de voiture et en bon état apparent. La lettre de voiture en fait foi jusqu'à preuve contraire.

Lorsqu'il s'agit de transports successifs en vertu

d'un seul contrat chaque voiturier acceptant la marchandise en cours de transport en vertu de ce contrat doit être réputé partie contractante du contrat de transport. Chaque voiturier subséquent au premier voiturier devra insérer, en recevant les marchandises, dans le reçu émis par lui, le cas échéant, des réserves quant à l'exactitude, au moment de la réception, des marchandises, des inscriptions portées à la lettre de voiture. A défaut d'une pareille réserve, le voiturier successif doit être présumé avoir reçu les marchandises telles qu'elles sont décrites à la lettre de voiture accompagnant la marchandise.

Ces réserves devant paraître non seulement au reçu du voiturier subséquent mais aussi à la lettre de voiture qui accompagne la marchandise il a été réservée une place dans la lettre de voiture pour ces déclarations des voituriers successifs.

#### VI.

Le cadres no 7 - 20 et 30 - 34 dans les formules de lettres de voiture doivent être remplis par l'expéditeur, les autres excepté le cadre no 35 par le voiturier et le cadre nr 35 par le destinataire.

Les formulaires ont été établis d'accord avec le Comité de formulaire de l'Association suédoise de normalisation, adhérant à l'Organisation internationale de normalisation (International Organization for Standardization).

#### VII.

Ce qui a été dit au-dessus quant aux règles à insérer dans un contrat-type ou à une convention internationale, n'est que les résultats préliminaires des délibérations du Comité à la réunion tenue à la Haye. Il en est fait mention dans ce Rapport seulement pour donner au Groupe de Travail

une idée des conceptions dont s'est inspiré le Comité en travaillant ces problèmes difficiles. Evidemment ils ne se prêtent pas à leur présent état à être la base d'une appréciation ou d'une critique.

Comme il a été déjà dit, le Comité se réunira à la fin du mois de février pour continuer ses travaux.

Puisqu'il y a lieu de croire que le Comité à cette époque pourra établir un avant-projet de règles uniformes concernant le contrat de transport routier des marchandises et qu'il serait désirable que les formules de la lettre de voiture soient traitées et discutées par le Groupe de travail à la même fois que cet avant-projet, le Comité a décidé à émettre le voeu que le Groupe de travail avant de se prononcer définitivement sur les formules des lettres de voiture élaborées par le Comité, attende la rapport du Comité à être établi à cette réunion prochaine.

Stockholm, le 28 octobre 1948.

Pour le Comité de contrat de  
transport international par route

Algot Bagge

:--:--:--:--:--:--: