U.D.P. 1948 - Etudes: XXIII Transport par route - Doc. 5

Procés-Verbal

Deuxième réunion du Comité de contrat de transport international par route

27 septembre 1948

La séance est ouverte à 9 h 45 dans un des salons de l'hôtel Wittebrug à la Haye, sous la présidence de M. Algot Bagge (voit plus bas).

Sont présents:

Pour la Chambre de commerce internationale (C.C.I.)

M. C.B. Ingwersen. Consul général et Président

d'honneur de l'Association Scandi-

nave de Commissionaires.

M. Philippe Droin. Chef du Groupe transports et

communications de la C.C.I.

Pour 1º Institut international de Rome

M. Algot Bagge. ancien Membre de la Cour Suprême de

Suède et Membre du Conseil de l'Institut.

M. G. de Skdow. Conseiller à la Cour d'Appel de

Stockholm.

Pour l'Union internationale des transports routiers (I.R.U.)

M. F.E. Spat, Sécrétaire général de Philips Ltd

et Président de l'I.R.U.

M. A. Greobe. Secrétaire général de l'Association néerlandaise des usagers des trans-

ports.

Assistent à la session:

M. K. Vonk. Directeur au Ministère néerlandais des transports et du waterstaat et Président du Souscomité des transports routiers, établi par le Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe. M G.H. D ijkmans van Gunst,

M. Herman I.H. Janssen,

M. J. Adriaanse,

M. J.H.W. Könia,

M. Jean Pozol,

M. P.J. de Gier,

M. J.J. de Vrijer.

Directeur au Ministère néerlandais des transports et du waterstaat.

Secrétaire général adjoint de l'I.R.V.

expert en assurance transports routlers.

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

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

Président de l'Inter.-West, la Haye.

Inter .- West, La Haye.

Becrétaire: M. G. de Sydow, voir ci-dessus.

Le Président, après avoir souhaité la bienvenue à tous les présents, rappelle que le Comité a décidé à sa réunion de Stockholm selon le voeu du Groupe de travail chargé des questions juridiques, d'élaborer un avant-projet de lettre de voiture et un avant-projet de règles uniformes concernant le transport per route des marchandises. Bien ou'une lettre de voiture en soi ne constitue qu'un récépissé et la preuve d'un contrat de transport soumis aux lois nationales et qu'elle soit par suite très défectuese au point de vue de transport international, la procédure consistant à élaborer d'abord un avant-projet de lettre de voiture et à en faire usage dans les transport internationeux avant qu'un avantprojet de règles uniformes soit preparé ce qui est demandé par le Groupe de travail, peut être motivé par le fait qu'il ne parait pas exister à present de formule de lettre de voiture communement employée dans le transport international Toutefols il serait désirable que de marchandise par route. cette formule de lettre de voiture soit traitée et discutée per le Groupe en même temps que l'avant-projet de règles uniformes concernant le contrat de transport par route des marchandises. Il sera décidé par la suite si ces règles doivent prendre la forme d'une convention ou d'un contrat-L'acceptation d'une convention internationale sera une ocuvre de longue haleine, mais un système de contrat type ne donnera pas de règles valable vis-à-vis des tiers

et ne pourra pas non plus créer l'uniformité des règles coercitives nationales fifférentes ce qui aurait des conséquences graves.

Pour donner à la discussion une forme concrète le Président présente au Comité un avant-projet de convention et propose que cet avant-projet constitue la base des discussions.

Le Comité est d'accord avec le point de vue du Président et adopte ce plan de travail.

I. Adoption de l'ordre du jour provisoire.

M. Bagge donne lecture de l'ordre du jour provisoire.

"Ordre du jour provisoire.

"La deuxième session du Comité commencera le lundi "27 septembre 1948 à 9.30 h. à l'hotel Wittebrug à la Haye.

- "l. Adoption de l'ordre du jour provisoire.
- "2 Examen de l'Avant-projet de convention internationale "concernant le transport des marchandises par route. "Seulement des principes generaux seront discutés. "a) Titre de transport
 - "(i) le titre doit-il être obligatoire? (art.4)
 - "(ii) négociable (art. 5, 7 d? 12 16)
 - "(iii) force probante art. 8, 10)
 - "(iv) les énonciations que le titre de transport doit convenit (art. 7 et 9)
 - "(v) forme de la lettre de voiture
 - "(vi) pièces à fournir pour la douane etc. (art.11)
 - "b) Responsabilité du voiturier
 - "(i) durée de la responsabilité (art. 18)
 - "(ii) étendue de la responsabilité art. 19-22)
 - "(iii) dommages intérêts (ért. 23-26)
 - "(iv) assurance obligatoire (art.27)
 - "(v) réclamation et prescription de l'action (art. 28-29)
 - "(vi) compétence (art. 30)
 - "c) Exécution du contrat de transport (art. 12, "14, 16)
 - "d) Remboursements (art.17)
 - "e) Voituriers successifs (art. 31-34)
 - "f) Responsabilité des commissionsires-intermediaires etc. (art. 35)

"g) Dispositions diverses (art. 1 - 3, 36 et 37)
"3. Examen de l'avant-projet de rapport au Groupe de travail chargé des questions juridiques."

Aucune observations n'ayant été formulée au sujet de ce document, l'ordre du jour est adopté.

II. Examen de l'avant-projet de convention internationale concernant le transport des marchandises par route.

(Annexe I.)

Le Président donne lecture de l'article 4, ainsi conqu:

"Tout voiturier a le droit de demander à l'expédi"teur l'établissement et la délivrance d'une lettre de voi"ture; tout expéditeur a le droit de demander au voiturier
"l'acceptation d'un tel document, établi d'après les règles
"de la présente convention."

En ce qui concerne la question de savoir si l'on doit imposer au voiturier l'obligation d'établir des titres de transports, telle quelle est prévue dans la Convention pour les chemins de fer, la plupart des présents se déclarent favorables à un arrangement faisant usage d'un tel titre dans le transport routier.

A. Ingwersen propose que dans le rapport final du Comité au Groupe de travail recommande que ce soit une comme dition pour avoir la permission d'exercer le métier de transporteur d'établir un titre de transport.

Lo Président soumet alors à l'examen du Comité l'article 2 du projet, ainsi rédigé:

"Est qualifié transport international", au sens "de "la présente convention, tout rapport dans lequel, d'après "les stipulations des parties, le point de départ et le point "de destination sont situés dans deux Etats différents ou "dans un même Etat lorsque le parcours franchit le terri"toire d'un autre Etat en transit."

M. Spat remarque que le transport frontalier doit être soumis à des règles moins cevères que les autres transports internationaux.

La plupart des présents sont d'accord.

M. Dozol propose que dans le transport frontalier un titre de transport ne soit pas obligatoire. Cette proposition est adoptée.

Tout le monde est d'accord pour admettre que les transports en transit lorsque le point de départ et le point de destination sont situés dans un même état doivent être exceptés de l'application de la convention.

Le Président soumet alors à l'examen du Comité les articles 8 et 10, ainsi conçus:

Articolo 8

"Le voiturier ou son représentant est tenu de con-"trôler aussi bien les inscriptions faites d'après l'article "7 au sujet du nombre, des marques particulières ou numéros "des colis et du poids ou la quantité autrement exprimée "que l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

"Si toutefois le voiturier ou son représentant n'a "les moyens normaux de contrôler l'exactitude des inscriptions "bi-dessus nommées ou si le voiturier ou son représentant a des "serieuses raisons de douter de leurs exactitude il doit en "faire mention à la lettre de voiture."

Articolo 10.

"La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve "contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de "la marchandise et des conditions du transport.

"Si la lettre de voiture ne contient aucune réserve de la part du voiturier quant aux inscriptions mentionnées "à l'article 8 ou aucune mention de l'état et du conditionnement apparent des marchandises il y a présomption que celles"ci ont été delivrées au voiturier conformément à ces inscrip"tions de la lettre de voiture et en état et conditionnement "apparemment bons."

M. Dozol propose une nouvelle rédaction de l'alinéa 2 de l'article 8, ainsi conque:

"Si toutefois le voiturier ou son représentant n'a "pas les moyens normaux de contrôler l'exactitude des inscrip"tions ci-dessus nommées ou si un tel contrôle n'est pas d'usa"ge en raison de la nature de la marchandise ou si le voitu"rier etc.-----".

Cette proposition est adoptée.

Le texte pour le reste de ces articles est en principe adopté.

Le Président passe alors à l'article 5, ainsi rédigé:

"La lottre de voiture est établie par l'expéditeur "en deux exemplaires originaux et remise au voiturier avec "le marchandisc.

"Le premier exemplaires de la lettre de voiture est "signée pas l'expéditeur et le voiturier ou son agent et il "accompagne la marchandise. Le deuxième exemplaire est signé "do la mano fagon et romie à l'expéditeur après acceptation

"le lettre de voiture sera à personne dénommée ou si "l'expéditeur et le voiturier en sent d'accord, à ordre ou "au perteur."

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part DM. le Président, Creebe, Ingwersen, König et Docol le Cemité décide que la lettre de voiture deit être établie en trois exemplaires originaux. Un exemplaire deit accompagner la marchandise, un exemplaire doit être retenu par le voiturier et un exemplaire deit être remis par le voiturier à l'expéditeur et diteur après accoptation de la marchandise. L'expéditeur et le voiturier deivent naturellement pouvoir faire établir pour leur facilité autant de copies de la lettre de voiture, qu'ils le désirent, mais ces copies n'aurent pas le valeur juridique des originaux.

Le Président constate, que le commerce et l'industrie ont depuis longtemps désiré pour les transports par chemin de der un document permettent à l'éxpéditeur de transférer librement à un tiers le droit de disposer de la marchandise en transport par l'endossement d'un titre de transport. Pour ces raisons le Président n'a pas voulu dans l'avant-projet exclure la possibilité de lettres de voiture à ordre ou su perteur. Il s'egit de savoir si l'en peut donner à l'expéditeur le droit d'exiger l'établissement de telles lettres de voiture ou si l'emission d'une lettre de voiture doit dépendre de l'accord des parties.

Tout le monde est d'accord que l'expéditeur doit avoir le droit d'exiger une lettre de voiture au perteur. Quant à la lettre de voiture à ordre ME. Greeke, Dosel et König doutent que les cheuffeurs en général soient asser compétents pour manier des lettres de voiture à ordre.

Lo Président propose de réserver le paragraphe 3 de l'article 5 pour étude plus approfondie.

Il en est cinsi décidé.

Le Président donne locture de l'article 6, ainsi rédigé:

"le voiturier a le éroit de demander à l'expéditeur "l'établissement de lettres de voiture différents lorsqu'il "y a plusieure colis."

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le Président donne lecture des articles 12-16 et y ajoute des explications.

Article 12.

"Le voiturier doit di possible aviser le destinataire "du moment probable de l'arrivée de la marchandise à la des-"tination.

"Le voiturier est tenu de livrer la marchandise au "destinataire au lieu de destination contre paiement du prix "de transport, des frais accessoires et des remboursements "éventuels. Si la lettre de voiture est à ordre ou au por- "teur le voiturier est tenu de livrer au porteur légitime "en conformité des dispositions de l'article 13 la marchan- "dise contre remise du deuxième exemplaire de la lettre de "voiture et paiement du montant des créences résultant de "la lettre de voiture."

Article 13

"Si la lettre de voiture est à ordre le deuxième exem-"plaire de celle-ci est transmissible par voie d'endossement. "Toute personne au bénéfice de laquelle le deuxième exemplaire a été endossé peut l'endosser à nouveau.

"L'endossement doit être pur ct simple. Toute condi"tion à laquelle il est subordonné est réputée nulle et non
"avenue. Un endossement partiel est nul. L'endossement
"au porteur vaut comme endossement en blanc. L'endossement
"ne doit pas nécessairement designer le bénéficiaire, il peut
"consister simplement dans la signature de l'endosseur (en"dossement en blanc).

"Le détenteur du deuxième exemplaire de la lettre de "voiture à ordre ou au porteur est consideré comme porteur "légitime s'il justifie de son droit par une suite ininter- "rompue d'endossements, même si le dernier endossement est "en blanc. Les endossements biffés sont à cet égard répu- "tés non écrits. Lorsque un endossement en blanc est suivi "d'un autre endossement, le signataire de celui-ci est ré- "puté avoir acquis le deuxième exemplaire de la lettre de "voiture par l'endossement en blanc.

"le voiturier est tenu de verifier la regularité de "la suite des endossements, mais il n'est pas tenu de vé-"rifier la régularité de la signature des endosseurs.

Article 14.

"L'expéditeur peut disposer de la marchandise tant "que la marchandise soit entre les mains du voiturier.

"Si une lettre de voiture a été émise le détenteur "du deuxième exemplaire de la lettre de voiture a toutefois "le droit de demander que la harchandise soit livrée à un "lieu autre que celui de la destination contre remise de "cot exceplairo pourvu, si la lottre de voiture est à ordre "bu au porteur, que d'après l'article 11 le détenteur appa"raisse le porteur légitime, ou, si la lettre est à personne dénommée que le détenteur du deuxième.

"h un lieu autre que colui de la destination que si la déli"vrance peut être exécutée sans troubler le service regulier
"de l'exploitation et que le détenteur de la lettre de voiture
"remotte, outre le deuxième exemplaire de la lettre de voiture
"le prix de transport, les frais accessoires et le rembourse"ment éventuels et qu'il paie tous frais excédant coux qui
"devront être encourus par le transporteur par la délivrance
"des marchandises au lieu de la destination mentionnée à la
"lettre de voiture.

Article 15.

"Si lo voiturier agit en contravention aux disposi"tions des articles 12 à 14 il sera responsable envers l'ayant
"droit de la marchandise du prejudice qui pourrait être causé
"par ce fait."

Article 1.6

"nation, aucun perteur légitime du deuxième exemplaire de la "lettre de voiture ne se présente ou si le perteur légitime "qui présente le deuxième exemplaire de la lettre de voiture "ne puie pas le montant des créances résultant de la lettre "de voiture, le volturier pourra tout de même décharger la "marchandise.

"Le voiturier, en déchargeant les marchandises au "lieu de destination, devra ou les prendre, lui même, sous "on garde pour le compte de l'ayant droit, ou les mettre, "pour le compte de celui-ci, sous le garde d'un tiers, à "moins que de tels procédés ne lui cause des inconvénients "considérables. Il pourra stipuler que le tiers qui rece"vra les marchandises sous sa garde les détiendra pour le "transporteur jusqu'à ce que les créances résultant de la "lettre de voiture et les frais causés par l'empêchement à "le délivrance ent été payés.

"Le volturier devra informer aussitôt l'expéditeur des circonstances ainsi survenues. L'expéditeur sera res"pensable au voiturier pour les créances et les frais mention"née ei-dessus.

"rier ou sous la garde d'un tiers que les détient pour le voiturier, colui-ci pourra eprès avoir informé l'expéditeur conformément à l'alinée précédent faire vendre les marchan-

"dises sont sujettes à une perte ou à une détérioration "rapide ou que sa garde entraînait des frais ou d'autres "inconvenients trop considérables. Dans deux mois après "que la garde ait commencé, il pourra, en tous cas, les "faire vendre aux enchères publics, si pendant ce temps le "porteur n'ait pas remis le deuxième exemplaire de la let-"tre de voiture au voiturier en payant les créances et les "frais mentionnés ci-dessus.

"Si les marchandises ont été vendues, le produit
"net de la vente doit être mis à la disposition du porteur
"légitime du deuxième exemplaire de la lettre de voiture ou,
"si le deuxième exemplaire de la lettre de voiture n'a pas
"été remis au transporteur dans les six mois après la vente
"à celui qui peut d'une autre façon prouver son droit au
"produit net de la vente."

Les principes de ces articles sont approuvés par le Comité et les experts.

M. Ingwersen propose que le voiturier ait le droit de faire vendre la marchandise non seulement aux enchères publiques mais aussi à un courtier en marchandises. Dans plusieurs pays les voituriers ont le droit de le faire et c'est un procédé très pratique.

Le Comité décide que cette proposition fasse l'objet d'une étude.

Le Président annonce que le Comité se réunira le même jour, à 14 heures.

La séance est levée à 12 h. 30.

La séance est ouverte à 14 h.

La discussion de l'avant-projet est reprise.

Le Président passe à l'article 7, ainsi rédigé:

"La lettre de voiture doit contenir les mentions suivantes:

- "a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- "b) l'adresse de l'expéditeur et du voiturier;
 - "c) les point de départ et de destination;
 - "d) le nom et l'adresse du destinataire ou, s'il y lieu, la désignation "à l'ordre" ou "au porteur";
- "e) la désignation de la marchandise et le mode d'emballage;
- "f) le nombre, les marques particulières ou les numeros des colis;

- "g) le poids brut ou la quantité de la marchandise autrement exprimée;
- "h) le délai de transport, et l'indication sommaire de la voie à suivre, s'ils ont été stipulés;
- "i) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- "k) le montant de la somme représentant l'intérêt à le livraison declaré conformément à l'article 25;
- "1) le montant du remboursement grevant la marchandise, comme il est dit à l'article 17;
- "m) les documents transmis au voiturier pour accompagner la lettre de voiture;
- "n) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, ou de police et autres autorités administratives;
- "e) l'indication que le transport est soumis au régime établi par la présente convention;

"Les indications indiquées sous les lettres a) à g) inclusivement et o) sont obligatoires."

Le Président constate que le remboursement n'est pas pratiqué actuellement dans les transports internationaux, notamment en raison des limitations de transfert de monnaie qui existent dans presque tous les pays. Le Président donne lecture des observations faites à ce sujet sur un projet préliminaire de formule de lettre de voiture qui à été soumis aux membres de l'I.R.U. et aux comités nationaux de la C.C.I.

Le Président considère qu'il n'y a donc pas des raisons actuellement de prévoir des remboursements et il propose que l'alinéa 1) de l'article 7 et l'article 17 soient biffés. Il pourra cependant être utile de revenir sur cette question quand la situation économique dans un avenir, plus ou moins rapproché, aura être changé.

Cette proposition est adoptée.

M. Dozol propose la rédaction suivante de l'alinéa h)
"L'indication de la route;"
et que cette inscription soit obligatoire.

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. Bagge, Greebe, Dozol, König, ce texte est adopté.

M. Dozol propose la rédaction suivante de l'alinéa n) "instructions spéciales pour le dedouanement". Après un échange de vues entre M. Ingwersen, Dozol, Spat et Greebe, cette proposition est adoptée.

- M. Ingwersen propose une addition pour que la lettre de voiture contienne les instructions de l'expéditeur concernant l'assurance de la marchandise par le voiturier.
- M. Dozol accepte la suggestion de M. Ingwersen et propose d'ajouter à la fin du premier paragraphe de l'article 7 la phrase "les instructions concernant l'assurance".

Le texte est adopté.

Le Président propose de réserver l'alinéa k) de l'article 25.

Il en est ainsi décidé.

Le Président présente les deux avant-projets de formule de lettre de voiture, préparés, l'un par M. Greebe (Annexe II) et l'autre par EM. le Président et Sydow d'accord avec le Comité de rédaction de l'Association suédoise de normalisation, adhérant à l'Organisation internationale de normalisation (Annexe III).

Après un échange de vues la deuxième formule est adoptée en principe avec les changements motivés par les changements de l'article 7.

M. Ingwersen propose que la lettre de voiture contienne aussi l'adresse de l'agent du voiturier au lieu de la destination et constate que cette adresse est très utile pour le chauffeur si le destinataire ne veut pas accepter la marchandise ou payer le montant de la créance ou, si la lettre de voiture étant à ordre ou au porteur, aucun détenteur de cette lettre de voiture ne se présente. Le chauffeur peut alors s'adresser à l'agent qui pourra disposer de la marchandise.

Cette proposition est acoptée.

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. le Président, Ingwersen, Spat, Greebe, Dozol, König, Janssen et van Gunst le Comité décide de proposer une formule de lettre de voiture adressée au destinataire et une formule de lettre de voiture à ordre ou au porteur. L'exemplaire de la lettre de voiture à ordre ou au porteur, qui est remis à l'expéditeur doit porter la mention "négociable" en rouge tandis que les deux autres exemplaires doivent porter la mention "non negociable".

Le Président donne lecture de l'article 9, ainsi conqu:

"L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions faites par ses soins dans la lettre de voiture; "que ces inscriptions seraient irrègulières, inexactes ou incomplètes."

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le Président passe à l'exemen de l'article 11, dont il donne lecture:

"L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de voiture les documents qui sont "necessaire à l'accomplissement des formalités à remplir, "avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis"à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police "et autres autorités administratives. L'expéditeur est res"ponsable envers le voiturier de tous dommages qui pourraient "résulter de l'absence de l'insuffisance ou de l'irrégularité "de ces renseignements et documents, sauf le cas de faute de la "part du voiturier ou de ses proposés.

"Le voiturier n'est pas tenu d'examiner si ces rensei-"gnements et documents sont exacts ou suffisants.

"Le voiturier est responsable des consequences de la "perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés "sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou sont "déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura "à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait "due en cas de perte de la marchandise."

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. Ingwersen et Dozol celui-ci propose une nouvelle rédaction de l'alinéa 2 de l'article 1], ainsi conçue:

"Le voiturier doit dans la mesure du possible examiner "si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants."

Ce texte est adopté.

Concernant le dernier paragraphe de l'article 11 des doutes sont exprimées. Le Président propose l'ajournement de la discussion de ce paragraphe à la prochaine réunion. Cette proposition est adoptée.

Le Président annonce que la discussion se poursuivra le lendemain matin, 28 septembre, à 9 h. 30.

La séance est levée à 18 h. 30

28 septembre 1948

La séance est ouverte à 9 h 45 et la discussion est reprise.

Le Président indique que deux projets ont été présen-

tés concernant la responsabilité du voiturier vis-à-vis des marchandises. L'un de ces projets, adopté dans l'avantprojet de convention, est fondé sur la responsabilité en cas de faute avec la condition que c'est au voiturier qu'il incombe la preuve libératoire. Ce projet cependant fait mention de certaines circonstances impliquant le danger tout spécial d'un tol dommage et prévoit que, sous condition que le dommage soit survenu en de telles circonstances, il y a présomption sauf preuve contraire qu'une faute du voiturier ait contribué au dommage. Ce règlement est fondé sur le même principe sanctionné dans les règles de la Haye et qui peut être retrouvé aussi dans la Convention concernant le transport des marchandises par chemins de fer. projet, preparé par MM. Greebe, van Gunst et Adriaanse (voir annexe IV) prévoit aussi une division de la responsabilité, mais propose une division fixée d'avance.

Pour un résumé de ce projet le Président donne la parole à M. Greebe.

M. Greebe indique que la conception de "faute" est trop vague et qu'il y a un désir non sculement chez les transporteurs mais aussi chez les assureurs d'avoir un règle qui soit en principe indépendente de la faute ou toute autre définition aussi vague. Selon le projet de MI. van Gunst, Greebe et Adriaanse l'expéditeur doit en principe être responsable d'une certaine partie du dommage, tandis que le voiturier est responsable du reste. La division est fixée d'avance pour chaque forme dans laquelle le dommage se présente et elle est indépendante de la cause du dommage.

M. Adriaanse fait valoir qu'un tel système du point de vue des assureurs serait très avantageux. Les dépenses de règlement des dommages-intérêts diminueraient donc aussi les primes d'assurance et en conséquence les frais de transport.

Le Président donne lecture d'une lettre de M. Eriksson avec des observations au projet de MM. Greebe, van Gunst et Adriaanse (annexe V).

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. le Président, Greebe, Ingwersen, van Gunst, Adriaanse il est décidé de charger le Prédident d'écrire au président de l'Union Internationale de l'Assurance maritime en lui demandant de proposer un assureur de transport pour être nommé membre du Comité et aussi un suppléant pour ce membre et d'ajourner la décision quant à la solution la plus convenable à la prochaine réunion du Cimité. On devrait entrevenable à la prochaine réunion des articles lê et suiventes de l'avant-projet de convention.

Le Président donne lecture de l'article 18, ainsi rédigé:

"La période du transport, au sens de la présente con"vention, s'étend du moment où les marchandises ont été remi"ses soit au voiturier lui-même, soit à ses agents ou propo"sés, jusqu'au moment où elles ont été livrées au destina"taire ou au détenteur du deuxième exemplaire de la lettre de
"voiture ou, si une telle livraison n'a pu avoir lieu, au mo"ment où le voiturier les a dechargées au lieu de destination."

M. Dozol propose que la période du transport soit considerée comme se terminant au moment où la marchandise a été livrée non seulement au destinataire mais aussi à ses agents ou préposés.

Cette proposition est adoptée.

Le Président passe à l'examen des articles 19, 20 et 21, dont il donne lecture:

Article 19

"Le voiturier est responsable du dommage résultant "de la perte totale ou partielle de la marchandise, et des "avaries qu'elle subit pendant le transport, ainsi que du re- "tard à la livraison. Il y a retard quand le transport n'a "pas été effectué dans le délai convenu ou à défaut d'un tel "délai, dans un délai raisonnable."

Article 20

"Le voiturier n'est pas responsable s'il prouve que "ni sa faute personnelle ni la faute des agents ou préposés, "n'ont contribué à la perte, à l'avarie ou au retard."

Article 21

"Si pourtant, le voiturier ne peut prouver l'absence "d'une telle faute, mais qu'il est à supposer que la perte, "l'avarie ou le retard ait provenu des faits aptes en soi à "causer telle perte, avarie ou retard, sans faute ni du voi"turier ni de ses agents ou préposés, il y a présomption de "l'absence d'une telle faute, à moins que les circonstances "n'en prouvent le contraire.

"De tel faits sont entre autres:

- "a) une incendic;
- "b) des accidents qui surviennent fréquemment, dans les transports routiers;
- "c) des faits de guerre et des faits d'ennemis publics;
- "d) un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple ou une saisie judiciaire;

- "e) une restriction de quarantaine;
- "f) une omission de l'expéditeur, de son agent ou représentant;
- "g) grèves ou lockouts ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce seit, partiellement ou complètement;
- "h) émeutes ou troubles civiles;
- "i) freinte en volume ou en poids ou vice caché ou autre nature inhérente à la marchandise, aptes à causer de dommages visés;
- "j) insuffisance d'emballage;
- "k) insuffisance ou imperfection de marques;
- "1) transport en véhicules ouverts, en tant que ce mode de transport a été convenu ou qu'il est usuel;
- nm) la chaleur, le froid, les veriations de température on l'humidité de l'air;
- "n) un chargement ou un déchargement de la marchandise auquel ont pris part l'expéditeur, le réceptionnaire ou leurs agents ou préposés;
- "o) transports des animaux vivants."

Le Président indique, qu'il incombe àul'expéditeur de prouver quelles merchandises il a remises au voiturier ainsi que leur état et leur conditionnement. Le voiturier ne pouvant acouser réception des marchandises que dans la mesure où il peut raisonnablement contrôler quelles marchandises il a reques et l'état et le conditionnement dans lequel les marchandises ont été reçues, la lettre de voiture ne peut être prima facie évidence que de l'exactitude des inscriptions des marques, nombre, quantité ou poids portées par l'expéditeur sur la lettre de voiture et de l'état et du conditionnement apparent des marchandises. Le voiturier ne peut généralement pas contrôler si les marchandises, à l'intérieur de l'emballage, sont en bon état ou non. C'est pourquoi rien ne pout être mentionné à ce sujet dans la lettre de voiture. Si pourtant il a été prouvé que les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport, le voiturier est en principe dans l'obligation de prouver que ni sa faute ou négligence ni celles de ses employés ou agents n'ont contribué à la perte ou au dommage. Autrement le voiturier est responsable. Ceci concorde avec les règles de la Haye. Une attenuation du fardeau de la preuve du voiturier quant à l'absence de faute et de négligence a toutefois dans une certaine conformité avec les principes des règles de la llaye et dans la convention de Berne, été proposée pour le cas ou les risques des pertes, de domnages ou de retard ont été particulièrement grands. Dans ces cas le fardeau de la preuve du voiturier est considéré comme ayant été assumé

s'il fournit le preuve que la perte, le dommage ou le retard s'est produit dans telles circonstances pleines de risques et la conséquence en est présomption de l'absence de faute et de négligence de la part du voiturier et de ses agents ou préposés jusqu'à ce que les circonstances —ipso facto ou démontrées par l'autre partie — prouvent le contraire. L'énumération de ces circonstances de risque a été tirée des règles de la Haye mais concorde d'une façon suffisante aussi avec les règles correspondantes de la Convention de Berne.

Après un échange de vues entre le Président, MM. Greebe, van Gunst, Ingwersen, Dozol et König il est décidé de poursuivre la discussion à ce sujet à la prochaine réunion du Comité.

Le Président annonce que le Comité se réunira le même jour, à 14 heures 30.

La séance est levée à 12 h 45.

La séance est ouverte à 14 h 30.

La discussion de l'avant-projet est reprise.

E. Ingwersen indique que la présomption est que l'incendie résulte de faits pour lesquels le voiturier doit être responsable.

M. Nozol propose la rédaction suivante de l'alinéa b) de l'article 21

"Des accidents anormaux qui peuvent survenir au cours "des transports routiers".

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. Ingwersen, Greebe et König cette proposition est adoptée.

M. Ingwersen formule une critique contre le paragraphe 1) de l'article 21 et indique qu'il n'est pas juste que la présomption soit pour le voiturier quand le camion est couvert.

Sur la question du Président MM. Dozol et König affirment que même à present les camions sont souvent construits de telle façon qu'ils peuvent être fermés d'une manière suffisante pour assurer la protection des marchandises et que, certainement, ce sera le cas, de plus en plus, à l'avenir.

M. Dozol propose le texte suivant:

"transport en véhicules <u>plateaux</u>, en tant que ce mode "de transport a été convenu ou qu'il est usuel."

Ce texte est adopté.

M. Wonig propose que l'alinéa m) de l'article 21 soit supprimé.

Cette proposition est adoptée.

"un chergement ou un déchargement de la marchandise "effectué entidrement par l'expéditeur, le réceptionnaire "ou lours agents ou préposés."

Cette proposition est adoptée.

M. Dozol propose le texte suivant de l'alinéa o):

"transports des animaux vivants, pourvu que le véhi"cule utilisé soit spécialisé pour un tel transport et que
"des précautions d'usage aient été prises par le voiturier."

Cette proposition est adoptée.

Le Président donne lecture de l'article 22, ainsi

"Les marchandises de nature inflammable, explosive,
"ou dangereuse, à l'acceptation desquelles le voiturier ou
"son agent ou préposé n'aurait pas consenti, en connaissant
"leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant
"délivrance être déchargées à tout endroit ou détruites ou
"rendues inoffensives par le voiturier sans indemnité et
"l'expéditeur de ces marchandises sera responsable de tout
"dommage provenant ou résultant directement ou indirectement
"dommage provenant ou résultant directement ou indirectement
"de leur acceptation. Si quelques une de ces marchandises
"acceptées à la connaissance et avec le consentement du voiturier devenait un danger pour la voiture ou la charge, elle
"pourrait de même façon être déchargée ou détruite ou rendue
"inoffensive par le voiturier sans responsabilité de la part
"du voiturier."

Le principe de cet article est adopté.

Le Président passe à l'examen des articles 23 - 26:

Article 23

"Si, en vertu des dispositions de la présente conven"tion, la responsabilité pour perte totale ou partielle ou
"pour avarie de la marchandise ou pour retard à la livraison
"pour avarie de la charge du voiturier, l'ayant droit doit être
"est mise à la charge du voiturier, l'ayant droit doit être
"indemnisé pour le préjudice prouvé, sauf la limitation pres"crite à l'article 25."

Article 24

"La valeur de la merchandise est calculée d'après le "cours à la Bourse, à défaut de cours, d'après le prix cou-"rant sur le marché, à défaut de l'un et de l'autre, d'après "la valeur usuelle des marchandises de même nature et quali"té, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée "au transport.

"Lorsque les éléments que servent de base au calcule de l'indemnité pour la perte, l'avarie ou le retard ne sont "pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est "réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour "et au lieu où la délivrance de la marchandise a eu lieu, ou "aurait dû avoir lieu."

Article 25

"Le montant de l'indemnité, prévue aux articles précédents, est limité pour chaque coli ou unité eux prix à la "Bourse de New-york aux Etats-Unis de milligrammes d'or "au titre de neuf cents millièmes de fin, sauf déclaration "spéciale d'intêret à la livraison faite par l'expéditeur "au moment de la remise de la marchandise au voiturier et "moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle.

"Une telle déclaration insérée à la lettre de voitu"re constituera une présomption, sauf preuve contraire, du
"montant du projudice éprouvé, mais elle ne liera pas le voi"turier qui pourra la contester."

Article 26

"Le voiturier n'aura pas le droit de se prévaloir des "dispositions de l'article 25 qui limitent sa responsabilité "si le dommage provienne de son dol ou d'une faute qui d'après "la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au "dol en ce cas."

Le Président indique, qu'il y actuellement dans les trois conventions, règles de la Haye, convention de Berne et "convention de Varsovie, une certaine somme fixée pour limiter La responsabilité des transporteur.

Conformément au règles de la Haye, le transporteur ne pourra être rendu responsable de toute perte ou tout dommage par colis ou unité pour une somme dépassant 100 pound sterling en or ou son équivalent dans une autre monnaie. La convention de Berne fixe la limite de cette somme pour perte ou dommagede de la marchandise à 100 francs or français par kilogramme de poids brut manquant et la convention de Varsovie limite cette poids brut manquant et la convention de Varsovie limite cette responsabilité à 250 francs français par kilogramme.

Depuis la conclusion de ces conventions des circonstances ont montré que la fixation de la dite limite en monnaie nationale, même évaluée en or, n'a pas pour conséquence la stabilité désirable. Il serait peut-être préferable de fixer directement cette limite à une certaine quantité d'or xer directement cette limite à une certaine quantité d'or d'une certaine pureté. Même en tenant compte du fait que l'or

lui-même n'a pas repris son ancienne stabilité de valeur, il ne semble pas qu'il y ait de meilleur valeur-étalon à l'heure actuelle. Comme il n'y a pas à présent de libre marché international de l'or, il serait nécessaire de choisir un des grands marchés nationaux, par exemple la Bourse de New York, U.S.A.

Le Président explique cependant, qu'il va avoir une conférence avec M. Jacobsson, Conseiller économique à la banque internationale à Bâle, à ce sujet, et qu'il vaut miux attendre cette conférence.

Cette proposition est adoptée.

M. Droin fait remarquer qu'en ce qui concerne le mot faute à l'article 26 qu'on doit ajouter les mot "de sa part".

Le Président donne lecture de l'articolo 27, ainsi conçu:

"Le voiturier est tenu d'assurer auprès d'un assureur "reconnu par le gouvernement dans son pays contre les consé"quences pouvent résulter de la responsabilité prévue dans
"la présente convention."

Tout le monde se prononce en faveur d'une obligation d'assurance pour le voiturier, mais admet qu'on doit ajourner la discussion à ce sujet à la prochaine réunion où les réprésentants de l'Union internationale de l'assurance maritime seront présent.

Le Président passe à l'examen des articles 28-30:

Article 28

"A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la "nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné "nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné "par écrit au voiturier ou à son agent avant ou au moment "de l'enlevement des marchandises de la garde du voiturier, "de l'enlevement constituera jusqu'à preuve contraire une "cet enlevement constituera jusqu'à preuve contraire une "présomption que la marchandise a été delivrée par le voi"présomption que la marchandise à la lettre de voiture."

"S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, "cette notification peut être valablement faite dans les "trois jours de l'enlèvement, jours fériés non compris.

"L'evis par écrit n'est pas nécessaire si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté avant "l'enlèvement.

"En cas de perte ou dommage certains ou presumés,
"le voiturier et le réceptionnaire se donneront récipro"quement toutes les facilités raisonnables pour l'inspec"quement toutes les facilités raisonnables pour l'inspec"tion de la marchandise et de la verification du nombre
"tion de la marchandise et de la quantité ou du poids ou de
"de colis ou de pièces ou de la quantité ou du poids ou de

marques en tant qu'ils sont indiqués à la "lettre de voiture."

Article 29

"Dans tous les cas, l'action contre le transporteur "à raison de toute perte et dommage et retard est prescrite "un an après la livraison des marchandises et, si la livrai-"son n'a pas lieu, un an à dater où elles auraient dû être "livrées.

"Les causes de suspension et d'interruption de la "prescription, sont déterminés par la loi du tribunal saisi."

Article 30

"L'action en responsabilité sera portée, au choix du "demandeur, dans un des Etats contractants soit devant le "tribunal du pays où le défendeur a sa residence habituelle "ou son établissement d'exploitation, soit devant le tribu"nal du pays où la livraison a eu lieu ou aurait dû avoir "lieu; l'action intentée, le droit d'option est éteint."

Les principes de ces articles obtiennent l'approbation générale.

Finalement le Président passe à la question des transports exécutés par plusieurs voituriers successifs sous la forme d'un seul contrat.

A la suite d'un échange de vues on se prononce en principe en faveur d'une responsabilité solidaire mais la discussion en détail est ajournée à la prochaine réunion du Comité.

Le Comité, consulté par le Président, décide que sa prochaine réunion se tiendra du 21 au 26 février 1949 dans prochaine réunion se tiendra du 21 au 26 février 1949 dans le Sud de la France en un lieu à determiner ultérieurement le Président d'accord avec les autres membres du Comité.

Le Comité décide de charger le Président de rédiger le rapport du Comité au Groupe de travail chargé des questions juridiques. Dans ce rapport le Président doit faire tions juridiques. Dans ce rapport le Président doit faire mention des principes discutés au Comité pour donner au Groumention des principes discutés au Comité pour donner au Groumention des principes discutés au Comité est inspiré pe de travail une idée des conceptions dont s'est inspiré le Comité en travaillant ces problèmes difficiles, mais indiquer qu'elles ne se prêtent pas dans leur état présent à diquer qu'elles ne se prêtent pas dans leur état présent à diquer qu'elles ne se prêtent pas dans le rapport le voeu que té décide finalement d'émettre dans le rapport le voeu que té décide finalement d'emettre dans le rapport le voeu que té décide finalement d'emettre dans le rapport le voeu que le Groupe de travail avant de se prononcer définitivement le Groupe de travail avant de se prononcer définitivement le Groupe de travail avant de se prononcer définitivement le Groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définitivement le groupe de travail avant de se prononcer définities de la groupe de travail avant de se prononcer définition de la groupe de travail avant de se prononcer définition de la groupe de travail avant de se prononcer définition de la groupe de travail avant de se prononcer de la groupe de la groupe de la gr

Le Président au moment de clore la deuxième session

du Comité, remercie tous les membres présents et tous les experts du travail utile qu'ils ont effectué durant cette session et de l'atmosphère de sympathie et de cordialité qui lui a rendu si facile de diriger les debats du Comité. Il prie M. Vonk de transmettre au Gouvernement Néerlandals les respectueux remerciements du Comité pour les attentions et la grande hospitalité dont le Comité a été l'objet.

M. Spat, prenant la parole, est sûr d'être l'interprête de tous les membres et suppléants du Comité et tous les experts en remerciant, en leur nom, M. Bagge qui par sa façon précise et ferme de diriger les débats, a provoqué l'admiration de tous. Il faut enfin féliciter le Président d'avoir réussi à établir un avant-projet excellent comme base de discussion.

Des appaudissements unanimes saluent les paroles de M. Spat.

Le Président déclare close la duxième session du Comité.

La séance est levée à 17 heures 30.

imimimimimimimimi