

RESPONSABILITE POUR DOMMAGES EN MATIERE DE TRANSPORTS
INTERNATIONAUX ROUTIERS

§ 1. - Le mandat donné à la Commission Tripartite par le Groupe de Travail chargé des Questions Juridiques du Sous-Comité des Transports routiers de la Commission des transports intérieurs constitue un pas fort important sur la voie d'un développement toujours plus poussé des transports internationaux routiers. Le contrat de transport uniforme est l'une des conditions principales qui conditionnent un développement heureux des transports internationaux routiers de marchandises.

Les Etats peuvent construire les routes les meilleures du monde, vaincre tous les obstacles matériels imaginables, assurer la sécurité et le progrès sans entraves du trafic international sur la base la plus large possible: l'industrie peut pousser au degré de perfection le plus complet les moyens de transport: tout cela pourtant ne permettra de faire face aux nécessités qui se présenteront que si ces mêmes Etats réussissent à jeter, d'un point de vue juridique et d'organisation, des bases sûres pour les transports internationaux.

Ces fondements comprennent: une législation internationale uniforme pour le transport de marchandises par route et la concrétisation effective de cette législation: celle d'un contrat de transport international uniforme sous la forme d'un document de transport international uniforme. D'autres branches de l'industrie des transports l'ont également compris. En coopération avec les Etats, ces branches, au fur et à mesure de leur développement, ont fini par élaborer des règles uniformes de transports internationaux:

1. pour les transports maritimes: les règles de La Haye de 1924
2. pour les transports par chemin de fer: la Convention de Rome de 1933
3. pour les transports aériens: la Convention de Varsovie de 1929.

C'est ainsi que chacune des classes de transports susmentionnées a son propre système international de règles qui arrête les droits et obligations résultant du contrat de transport, ainsi que les responsabilités en découlant. Tout en présumant ces règles adéquates en pratique, on peut se demander si le transport routier a réellement besoin d'un propre système de règles. Le fait que chacune des trois branches internationales de transport (marine, chemin de fer et aérien) a son propre système de règles indique en effet que c'est bien le cas. On ne peut nullement mettre en doute que les caractéristiques spécifiques de chacune de ces branches ont mené à ces systèmes de règles séparés. Les transports routiers, eux aussi, ont vis-à-vis des trois autres branches de telles caractéristiques individuelles que ce type de transport exige lui aussi un système de règles séparé.

§ 2. - Quelles sont ces caractéristiques individuelles ?

1. Lorsque nous comparons le fonctionnement des transports routiers à celui des transports maritimes, par rail ou par air, il faut remarquer que le trafic routier fait appel à une unité de transport où la partie motrice (inflammable) et la partie transport (tonnage) forment un tout indivisible. Ce n'est pas le cas en matière de transport par rail. Les risques d'un incendie qui peut se déclarer en endommager le chargement sont pas conséquent différents de ceux du transport par rail.

2. Dans le transport routier, les marchandises sont transportées le long de la voie publique grâce à l'unité de transport jusqu'au lieu de destination. Entre le moment du départ et celui de l'arrivée, pratiquement, le camion ou fourgon automobile se trouve constamment accessible au public, spécialement au cours des arrêts intermédiaires. Par contre, le transport par rail emploie ses unités de transport sur une voie lui réservée; et les gares, elles non plus, ne sont pas inconditionnellement accessibles au public. Il en va de même pour les transports par mer ou

par air (ports, aéroports). Il s'ensuit naturellement que les risques sont aussi différents.

3. Selon les experts, au cours des transports routiers, les heurts qui peuvent se vérifier diffèrent de ceux qui ont lieu au cours des transports par rail, mer ou air. Ces chocs peuvent évidemment entraîner des risques de dommage mais, ces risques sont d'un type fort différent de ceux qui se vérifient dans les transports par mer, rail ou air.

4. En matière de transports routiers, le conducteur ne peut nullement se comparer au pilote (transports aériens), au mécanicien de locomotive (transports par rail), ou au capitaine (transports maritimes). En effet, le conducteur ou chauffeur est un personnage qui ne se borne pas seulement à diriger son véhicule: il doit également vérifier le chargement et le déchargement, en ce qui concerne les pertes, dommages, etc. Dans certains cas, il doit établir les documents de transport. Il doit surveiller le chargement et l'arrimage; de plus, il devra discuter des prix avec ses clients et, en cas de nécessité, il devra même appliquer les tarifs de fret. Voilà donc réunies sous la compétence du conducteur, de nombreuses fonctions qui, dans les autres modes de transport, se trouvent divisées entre plusieurs personnes différentes: il en résulte que les risques liés à cette fonction sont plus élevés.

5. Notons de plus la circonstance très frappante que le propriétaire de la compagnie ou firme de transports ne peut aucunement contrôler, au cours du transport, la conduite du chauffeur qui dirige le camion ou fourgon automobile jusqu'au lieu de destination.

Tandis qu'en matière de transports par rail, les trains de marchandises s'arrêtent dans certaines gares où un personnel spécialisé peut exercer sur eux un contrôle, alors qu'également, en matière de transports maritimes également, l'équipage comprend

toujours plusieurs hommes, lesquels peuvent en certaines circonstances, se contrôler les uns les autres, il n'en est nullement question en matière de transports routiers. Par conséquent, les risques découlant de la personnalité ("character") du conducteur sont bien plus élevés que dans les autres modes de transport.

6. Les erreurs de conduite commises par le conducteur ont dans l'ensemble pour résultat un risque bien plus élevé de dommages par accidents (et donc un risque de dommages pour les marchandises) en ce qu'il pilote le moyen de transport sur la voie publique, que celle-ci est en même temps utilisée par un nombre considérable d'autres voitures, qu'aucune prescription ne soumet ces dernières à inspections périodiques de contrôle et qu'elles ne sont généralement pas toujours conduites par des chauffeurs dûment habilités.

En matière de navigation maritime, par contre, navires, machines, chargement, sont soumis à des inspections fort sévères. Plus strict encore est le régime de la navigation aérienne; par contre, de leur côté, les transports par rail n'ont pas à craindre que d'autres usagers de la voie causent des accidents, sauf les seules fautes inhérentes à la voie elle-même.

Ce risque supplémentaire a pour conséquence de rendre possible un nombre important de dommages de moindre importance, causés par freinage brusque, coups sur les côtés du véhicule, coups de volant violents, etc.

7. Le manque de gares de chargement et de déchargement, le fait aussi qu'en de nombreux cas, chargement et déchargement ont lieu en cours de voyage, entraînent un risque de transport plus élevé que dans les trois autres modes de transport sus-mentionnés. Un trait caractéristique est aussi que la vérification en matière de transports routiers n'est possible qu'en ce qui concerne le nombre de colis et jamais leur poids, les conducteurs n'ayant aucune possibilité de peser eux-mêmes les marchandises

(faute d'équipement à cet effet, comparable à celui des gares ou des ports).

8. Une autre caractéristique typique du transport routier est qu'il peut se faire avec un emballage moindre que celui exigé dans d'autres formes de transport. Le transport routier ne comporte en outre aucun transbordement à la gare ou port d'arrivée ou de départ. Les chargeurs recourent plus volontiers à cette commodité. L'emballage simple ou même, en certains cas, l'absence totale d'emballage comporte cependant des risques de vol plus grands (la nature des marchandises est plus visible, ce qui peut allumer pas conséquent plus facilement les convoitises), sans compter qu'eux aussi, les risques de dommage augmentent.

9. Un camion ou fourgon automobile moderne est, sous l'angle du mécanisme moteur, un instrument extrêmement compliqué: d'où pannes très faciles. C'est spécialement le cas en ce qui concerne la direction et le changement de vitesse, les freins, les pneus et l'installation électrique. Ceci augmente, par rapport à d'autres branches de transport, les risques d'accidents dûs à un entretien insuffisant.

10. En bien des cas, le chargement et le déchargement des marchandises s'effectuera sous la surveillance et le contrôle du conducteur, ou bien encore ce sera ce dernier qui y procédera lui-même: ce qui signifie que cette besogne sera faite par des ouvriers sans entraînement spécialisé, d'où risques pour les marchandises expédiées.

Cette énumération, loin d'être complète d'ailleurs, des différences qui séparent le transport routier des trois autres branches des transports, spécialement en ce qui concerne les risques encourus, apporte autant d'arguments à la thèse tendant à accorder un système spécial de règles au transport routier international de marchandises.

§ 3. - Dans toutes les législations en matière de transports - nationales ou internationales -, la responsabilité du chef de dommages survenus au cours du transport est le pivot autour duquel viennent se grouper les problèmes essentiels. Presque toutes les difficultés qui naissent lorsque c'est la Convention, la loi ou le contrat qui règle la législation en matière de transports, ou encore au cours de l'exécution de ces mesures, peuvent se ramener à des problèmes de responsabilité. La plupart des litiges en cette matière sont l'objet de problèmes touchant la responsabilité. C'est ici que se heurtent les intérêts en conflit du transporteur et du chargeur; c'est ici que nous rencontrons les difficultés qui empêchent un accord réciproque satisfaisant pour tous les intéressés. Les deux parties en présence s'efforcent de se mettre réciproquement à charge la plus grande part de responsabilité possible; elles envisagent chaque disposition législative en matière de transports à la lumière de la question: "Quelle responsabilité va-t-elle entraîner pour moi ?".

Il est donc bien certain que si une solution satisfaisante pouvait être trouvée à la question du règlement de la responsabilité, le principal obstacle à un accord s'en trouverait éliminé.

Toutes ces considérations s'appliquent aux transports routiers sur une échelle moins importante. Une solution du problème de la responsabilité permettrait au transporteur, sans crainte de responsabilité trop lourde, d'adapter plus encore qu'aujourd'hui aux besoins des chargeurs, la technique et l'organisation des transports routiers.

La solution rapide du problème de la responsabilité éliminerait l'obstacle principal et fondamental qui entrave les efforts en vue d'une législation internationale uniforme des transports routiers.

§ 4. - La solution du problème de la responsabilité est ainsi d'une importance vitale pour les transports internationaux

par route: et cela non seulement dans l'intérêt de la vie industrielle, aussi dans l'intérêt de la vie industrielle, mais aussi dans l'intérêt des différents Gouvernements. Le transport des marchandises est - ainsi que celui des passagers et les échanges intellectuels - une des conditions essentielles, du point de vue social, de notre vie d'aujourd'hui.

Nous avons appris à apprécier à leur juste valeur, au cours de la deuxième guerre mondiale comme à la suite de ce conflit, les transports routiers à longue distance motorisés: aussi peut-on s'attendre à ce que, de plus en plus, les autorités compétentes essaieront de développer au maximum possible cette forme de transport. Ceci comprend, sans aucun doute, la création d'une bonne législation internationale sur les transports par route, législation qui, comme il est exposé au § 3, est irréalisable à défaut d'une réglementation satisfaisante du problème de la responsabilité.

§ 5. - En matière de dommages, dans la législation des transports, - et quant aux transports par eau, rail et air, - la responsabilité est gouvernée par les notions juridiques de la causalité, de la faute et de la force majeure.

Lorsqu'on se demande si ces notions sont applicables à la détermination de la responsabilité en matière de transports routiers internationaux, il faut répondre négativement, eu égard aux caractéristiques de ce mode de transport, telles qu'elles sont énumérées au § 2.

Les arguments qui suivent mènent également à cette opinion négative: lorsqu'un dommage a été causé sur route, il sera impossible d'examiner, dans la plupart des cas, le lien de cause à effet à la suite duquel le dommage a eu lieu, et de décider si quelqu'un était en faute de ce chef (et, en ce cas, qui était en faute), ou bien s'il y a eu force majeure.

Des renseignements nécessaires et sûrs à ce sujet, sous forme de témoignages rendus par des témoins oculaires feront géné-

ralement défaut. La notion de la force majeure, d'autre part, peu à peu perdu son sens originare pour devenir une appellation collective couvrant toutes les circonstances qui ne peuvent se ranger sous les notions de faute ou d'intention.

Voilà pourquoi l'importance de l'intervention des tribunaux dans la détermination de la responsabilité a considérablement grandi. C'est au juge qu'incombera la tâche de déterminer la responsabilité aussi équitablement que possible, sur la base d'un ensemble de circonstances souvent obscures. On ne s'étonnera pas que cette intervention des tribunaux puisse conduire à des décisions fort dissemblables, fût-ce dans des cas analogues et même en cas de décisions rendues par le même tribunal. Nous désirerions nous expliquer plus clairement par deux exemples. Nous pouvons présumer qu'avant de partir pour un long voyage, le transporteur fera examiner et mettre en parfait état son véhicule par un garage jouissant d'une bonne réputation. Au cours du transport, après plusieurs centaines de kilomètres, la direction se brise. La notion de la "culpa" implique-t-elle que puisque le transporteur a le certificat de l'ordre lui donné et qu'il est également constant qu'il a pris toutes les précautions qu'on pouvait attendre de lui, il se trouvera dégagé de toute responsabilité, s'il y en a une, résultant du bris de la direction.

Nous savons par expérience qu'un tribunal acceptera ce certificat tandis qu'un autre tribunal pourra s'y refuser.

Voici un autre cas. Le camion d'un transporteur traverse une province allemande. Ce camion est chargé de café et de beurre de cacao; les côtés du camion sont en bois; le tout est couvert d'une bâche, et scellé conformément aux prescriptions douanières. Le chauffeur n'ignore pas qu'en Allemagne, la population ne reçoit qu'une ration misérable de matières grasses et peu ou pas de café. Il doit donc savoir que la tendance au vol va y être bien plus forte que dans d'autres régions ou pays où le rationnement est plus abondant. Si, en cours de voyage, le véhicule est attaqué sur

la voie publique par un groupe de campagnards, retranchés par exemple derrière des barricades édifiées par eux en travers de la route, et est pillé, faut-il ou non tenir le transporteur responsable de cette perte? Il pourrait avoir prévu ce risque (tout comme le chargeur pourrait l'avoir prévu) mais il pourrait tout aussi bien ne disposer d'aucun moyen pour empêcher cette cause de perte (embuscade).

L'expérience a également démontré qu'un tribunal le considérera coupable tandis qu'un autre l'exonérera de toute faute. Ces deux exemples qui se vérifient en principe tous les jours, souligneront sans doute à suffisance les différences d'opinion auxquelles la notion de la "culpa" peut donner lieu et donnera lieu effectivement. Nous pouvons même, dans cet ordre d'idées, en arriver à la conclusion que si on pouvait trouver une autre base de responsabilité, celle-ci serait certainement acceptée; il y a en effet, comme nous l'expliquons plus loin, d'autres motifs qui portent à des différences d'opinion quant à l'interprétation des notions cardinales à retenir comme inadmissibles, comme il est dit au 3°.

2. Eu égard aux risques spécifiques qui se présentent à l'occasion du trafic routier et plus particulièrement eu égard au fait que le conducteur occupe une place centrale dans le processus du transport (voy. § 2), il est toujours malaisé de traiter de cette notion de faute.

Quels dommages faudra-t-il imputer au transporteur dans le cas d'un transport couvrant plusieurs centaines de kilomètres, alors qu'il faudra souvent même recourir à des moyens de transports différents ?

Ce n'est que dans une mesure limitée que chargeur comme transporteur se trouvent impliqués dans ce transport, alors que le conducteur réunit sous son chef un tel nombre de fonctions différentes qu'il n'est guère probable qu'il sera déclaré coupable.

3. Une des caractéristiques particulières au transport routier, qui n'a pas été mise en discussion jusqu'à maintenant, est qu'en cette matière, il y a des centaines de compagnies ou firmes de transporteurs en pleine activité, mais qu'en général, ces organismes ne sont représentés que dans leur pays d'origine.

Tandis que la portée limitée des transports routiers internationaux exige que les règles de responsabilité soient extrêmement simples, le conducteur et son employeur n'ayant généralement guère reçu de formation poussée, le fait qu'en général le transport routier international est rarement représenté dans le pays de destination, a pour résultante une différence d'opinion sérieuse quant à la forme de responsabilité à régler directement entre deux pays.

Les transports maritimes et aériens ou par rail, ayant toujours des représentants au pays de destination, peuvent en cas de dommage ou de manquant faire régler la question avec le destinataire par leurs représentants nationaux dans le pays de destination.

En matière de transports routiers internationaux, ce n'est pas chose possible, parce qu'après livraison, le véhicule transporteur quitte à nouveau le pays de destination, et en cas de litige, les deux pays auront à vider la question judiciairement l'un contre l'autre.

Faut-il ajouter que cela impliquera des procédures extrêmement compliquées, et, de plus, fort coûteuses ?

Tout ceci mène à la conclusion que les notions de causalité, de faute et de force majeure représentent une base bien incertaine pour la détermination de la responsabilité en cas de perte ou dommage en matière de transports routiers internationaux.

Ceci engendre une situation peu satisfaisante, tant pour le transporteur que pour le chargeur, en ce que tous les deux ne sont jamais certains de l'étendue de leur responsabilité. Personne ne peut prévoir avec suffisamment de certitude l'issue d'un procès

de cette espèce. Pareille situation n'entraîne pas seulement de sérieuses difficultés pour le transporteur et le chargeur, mais également pour l'assureur chez lequel l'un et l'autre pourraient vouloir s'assurer contre cette responsabilité et ces risques.

Il n'est pas exagéré de dire que l'inapplicabilité des notions de causalité, faute et force majeure vis-à-vis de la détermination de la responsabilité est une des raisons principales pour lesquelles l'assurance des transports internationaux de marchandises par voie routière, manque d'une base suffisamment certaine, au point de s'en trouver arrêtée dans son développement.

§ 6. - Si nous désirons rechercher une base solide à la détermination de la responsabilité en cas de dommage, en matière de transports routiers internationaux, il faut en premier lieu abandonner la voie suivie jusqu'aujourd'hui et par conséquent s'abstenir de reconstruire la suite des circonstances historiques qui ont amené à un cas déterminé de dommages subis et fixer le degré de culpabilité des parties en présence dans le cas d'espèce.

Comment pourra-t-on trouver une autre méthode susceptible de remplacer la méthode actuelle avec ses résultats imprévus, et de donner au transporteur et au chargeur, tout comme à l'assureur, une idée nette, déterminable à l'avance, du risque encouru ?

Le seul fait qui puisse être établi avec certitude dans les cas où il est prouvé qu'un dommage a été subi, est la nature du dommage subi et la forme sous laquelle il se manifeste. Les formes où le dommage se manifeste que l'on peut distinguer sont :

- a) dommage par le feu (incendie);
- b) bris;
- c) perte;
- d) avarie (pourriture);
- e) fait d'autres liquides ou d'autres marchandises (odeur);
- f) manquant;
- g) souillure.

La liste ci-dessus de ces formes de dommages est naturellement incomplète, mais elle suffira à donner au lecteur une idée

de ce qu'on entend par formes où le dommage se manifeste. Si nous nous limitons à l'une d'entre elles, p.ex., le bris, nous savons naturellement que le bris peut résulter de multiples causes: manutention brutale de la part du transporteur ou de ses proposés, emballage insuffisant, nature même de la marchandise, manutention brutale de la part du chargeur, accidents survenus au véhicule, ou tout autre fait dommageable d'origine extérieure.

Si nous nous limitons cependant, comme nous le suggérons ici, à la forme sous laquelle le dommage se manifeste, les influences ou causes qui ont mené à cette forme cessent de présenter un intérêt quelconque à nos yeux.

C'est l'essence même du système de responsabilité que nous désirerions soumettre à l'examen de manière qu'on ignore les conditions causales du dommage; et, conformément à ce système, nous devrions nous borner exclusivement à déterminer le type de dommage subi, c'est-à-dire la forme sous laquelle le dommage se manifeste.

Dans cet ordre d'idées, nous pouvons ajouter que la nature de la "forme sous laquelle le dommage se manifeste", apparaît également dans d'autres systèmes de réglementation de la responsabilité des firmes de transport.

Non seulement dans la Convention de Berne, mais encore dans celle de Varsovie et dans les Règles de La Haye, nous trouvons une liste de formes de manifestation de dommage, ayant pour objet d'exempter, en tout ou en partie, ou en certains cas d'espèce, le transporteur, de la responsabilité pour dommage.

La proposition soumise actuellement a donc pour but exclusif de faire de la forme de manifestation du dommage subi, également indispensable semble-t-il dans les réglementations existantes, la base de tout le système de réglementation.

On pourra à la longue, en s'aidant de l'expérience de ces formes de manifestation, en donner une énumération complète. Partant de la liste obtenue ainsi, il faudra déterminer pour chaque

forme de manifestation, en s'aidant de pourcentage, la part du dommage à attribuer à chacune des parties en cause.

Supposant que le bris ait été constaté régulièrement, les dommages pourront peut-être, selon la méthode recommandée ici, être répartis selon une proportion de 40-60 entre chargeur et transporteur. Il n'y a donc plus question de conditions de cause ni de recherche de faute. Le fait est établi, et sur cette base, on voit aussitôt nettement quel est le pourcentage des dommages à attribuer à chacune des parties.

Les risques relatifs aux différentes formes de manifestation du dommage subi se trouvent ainsi divisés entre transporteur et chargeur, conformément à des critères qui ne relèvent pas seulement de la justice mais qui ont également un caractère pratique.

A cet effet, des consultations entre les trois parties en cause: transporteur, chargeur et assureur, sont nécessaires. Ces consultations devront aboutir à une division des responsabilités pour chaque forme de manifestation du dommage subi, division qui sera valable pour l'avenir et qui sera sujette à révision suite à l'expérience acquise ultérieurement.

Quant à cette division, des considérations de nature psychologique peuvent et doivent intervenir.

Deux choses doivent également être tenues présentes à l'esprit:

1. la mesure de la responsabilité imposée au transporteur ne doit pas peser sur lui au point de menacer l'utilité même de la lutte menée par le transport routier contre les autres branches de transport;

2. il ne faut imposer au transporteur aucune responsabilité qu'il ne pourrait assurer.

§ 7. - On pourrait se demander s'il ne serait pas plus simple, pour toutes les formes de dommage, de placer la responsabilité entièrement à charge du transporteur, lequel pourrait les

faire couvrir par l'assurance et en incluerait les frais dans le fret dû.

Ce serait fort peu pratique, sinon impossible, comme l'indiquent les considérations suivantes:

1. Les frais de gestion du transporteur s'en trouveraient fortement accrus: pour fixer la somme nécessaire à la couverture de ses frais, le transporteur ne peut se baser sur la valeur exacte des marchandises qu'à la différence des chargeurs qui les connaissent, il ne connaît pas.

Pour ce motif, il lui faudrait fixer le plus haut maximum imaginable; d'où la détermination des risques (qui se fait à la fois directement par l'assurance et indirectement par le prix de revient) ne se ferait pas sur une base économique. Il n'est pas exact de croire qu'en divisant les risques entre chargeurs et transporteurs, il n'y aurait qu'un déplacement des coûts. Le fait qu'il est impossible d'indiquer un maximum précis pour les responsabilités rend impossible également le calcul des risques. C'est certainement pour ce motif que, dans presque toutes les réglementations, on ne trouve pas seulement une division des risques entre les parties en cause, mais encore la fixation d'un montant maximum de responsabilité par kilogramme de marchandises transportées.

2. Mettre l'ensemble des risques à charge du transporteur aurait pour résultat d'élever le prix de revient de ce dernier au delà de limites, toutes proportions gardées et par rapport aux autres branches de transport, tandis que les résultats n'en seraient plus comparables.

Ainsi, toute proposition de coordination ne serait pas seulement vouée à l'insuccès; en outre, le profit économique du transport routier, auquel le chargeur est d'ailleurs tout aussi sérieusement intéressé, se trouverait gravement ébranlé. Nous ne devons pas oublier que l'industrie recourt au transport routier, qui représente la technique la plus moderne en matière de transports, parce qu'il présente des avantages que d'autres formes de cette

technique n'offrent pas; il est vrai cependant que des désavantages peuvent s'y présenter qui ne sont pas inhérents à d'autres formes de transport.

Cette relation structurelle aurait pour conséquence que les chargeurs n'accepteraient un risque quelconque lié au transport routier qu'à la condition que les avantages qu'il présente y soient proportionnels.

Ainsi les réglementations en matière de risque devront donc également tenir compte des aspects spécifiques du transport routier.

3. On ne peut nier qu'à l'égard de la distribution des risques, il y a une différence entre chargeurs et transporteurs. Les facilités offertes actuellement aux deux parties en matière d'assurance illustrent d'ailleurs clairement cette considération.

Le chargeur peut recourir à ce qu'on appelle "l'assurance marchandises" (goods insurance), par laquelle il assure ses marchandises contre tous risques auxquels elles seront exposées au cours du transport. Cette "assurance marchandises" comprend également les risques pour force majeure dont aucun transporteur n'est tenu responsable. Souvent le transporteur, cependant, n'assure que sa responsabilité résultant du contrat de transport, si la possibilité de ce faire lui est offerte.

Il est remarquable - pour illustrer cette différence par un exemple - que dans quelques pays d'Europe, les compagnies d'assurances sont disposées à assurer les chargeurs par la police marchandises contre vol et bris, tandis que quelquefois, elles n'osent pas assurer les transporteurs pour leur responsabilité éventuelle vis-à-vis de ces deux types de risque. Cela prouve que les assureurs des transports routiers ne considèrent pas le risque du chargeur trop fort pour l'assurer contre le bris et le vol, tandis que pour les transporteurs, ils estiment évidemment ce risque trop élevé.

La chose est également manifeste lorsque nous examinons

jusqu'à quel point on peut parler d'attribution des risques à charge du chargeur.

Nous en viendrons à la conclusion que l'attribution du risque est plus forte en ce qui concerne les chargeurs que les transporteurs. Entrer dans plus de détails nous entraînerait trop loin; nous pensons cependant que cet exemple est fort éloquent en lui-même.

4. Quelque responsabilité que les transporteurs puissent avoir, les chargeurs devront toujours s'assurer contre les risques que leurs marchandises peuvent courir au cours du transport. Dans toute espèce de transport, il faut qu'il y ait une attribution de risques au chargeur, parce que celui-ci doit assurer soit les transports successifs, soit la solvabilité ultérieure du transporteur.

5. Il est également indéniable que lorsque les formes de manifestation des risques se vérifient, les deux parties exercent une influence sur la vérification des risques.

L'exemple du bris a déjà montré qu'un certain nombre de facteurs peuvent se présenter et que ces facteurs montrent que tantôt le chargeur, tantôt le transporteur, tantôt même aucune des parties mais bien un tiers, ont exercé une forte influence sur cette forme de manifestation.

Cela rend désirable, particulièrement d'un point de psychologique, de rendre certaines formes de manifestation des risques totalement ou partiellement attribuables à l'une des parties en cause, soit au transporteur, soit au chargeur.

Le degré d'influence que chacune des parties peut exercer sur la vérification des formes de manifestation, ne finira pas seulement par rendre nécessaire une distribution des responsabilités, entre chargeurs et transporteurs; il devra en outre constituer une base d'où on pourra arrêter la mesure où chacune des deux parties participera aux risques.

§ 8. - Si nous acceptons également que les règles de responsabilité doivent avoir pour résultat la division des risques entre chargeur et transporteur, et si, en outre, ces risques doivent être réglés sur la base des formes de la manifestation des dommages subis, les règles de responsabilité devront être finalement élaborées de telle manière qu'une liste des formes de manifestation du dommage subi sera incluse dans le contrat final (convention) et sera suivie de la mesure où les deux parties seront tenus à participer au dommage.

Lors de l'application des règles qui auront été fixées, nous devons être conscients du fait qu'il peut y avoir des cas éventuels où leur résultat ne sera pas fort juste, par exemple vis-à-vis des transporteurs. Nous devrions alors réaliser tout aussi bien qu'il peut également y avoir des cas d'injustice vis-à-vis des chargeurs. Vis-à-vis du transporteur et du chargeur, la chose est cependant sans conséquence, vu qu'en ce qui les concerne, tout est exprimé sous la forme d'une prime d'assurance où toute injustice est nivelée.

§ 9. - Lorsqu'ainsi la distribution des responsabilités habituelles en matière de transports internationaux de marchandises par voie routière, s'effectuera suite à consultation entre transporteurs et chargeurs, et avec la collaboration des assureurs, l'assurance contre les risques découlant de pareille distribution aura reçu une base solide.

Il va sans dire que si les chargeurs consentent à cette division des risques, en en faisant donc une partie du contrat de transport, ils auront d'autre part la certitude qu'il y aura toujours la possibilité de réparation contre les transporteurs pour la portion de responsabilité qu'ils ont acceptées; en d'autres mots, les transporteurs seront obligés (une obligation que leur impose l'autorité compétente) d'assurer leur risque.

On peut se demander jusqu'à quel point il pourrait être désirable, d'un point de vue psychologique, de ne le leur permettre qu'à concurrence de 90% seulement, par exemple.

§ 10. - La question est maintenant d'examiner le caractère pratique de la proposition développée dans le présent rapport. Ce ne sont pas seulement les parties en cause qui ont un grand intérêt à pareil examen, mais encore les Gouvernements pour lesquels la question de la responsabilité représente un élément capital en vue de l'élaboration d'une législation internationale pour le transport des marchandises.

Cette recherche devra être dirigée par des experts versés à fond dans les questions que le présent rapport examine. C'est pour ce motif que nous présentons ci-dessous la proposition suivante:

a) la Commission formée par l'IRU, l'ICC et l'Institut de Rome devrait priée d'entreprendre cette recherche, et de présenter aux Groupes d'Etudes un rapport sur les résultats obtenus;

b) un expert représentant pris parmi les assureurs des transports routiers, devra être choisi par la Commission et y être inclus comme quatrième membre.

- - - -

Liability for Damages in International Road Transport.

Paragraph 1. The mandate given to the Tripartite Commission by the Study Group for Juridical Questions of the "Sub-Committee for Road Transport" of the "Commission for Inland Transport" represents a very important step on the road to wider development for international road transport. The uniform transport contract is one of the chief conditions for the successful development of international good transport by road. The States may provide the very best roads in the world, remove obstacles of every description, promote the safety and unobstructed progress of international traffic as much as possible; industry may raise means of transport to the highest degree of perfection; all this will only satisfy the requirements if the States succeed in creating foundations that are reliable from an organizing and a juridical point of view for international transport. These foundations include: uniform international legislation for goods transport by rail and the embodiment of such legislation in a concrete form: that of an uniform international transport contract in the shape of a uniform international transport document. This has also been understood by other branches of the transport industry. In co-operation with the States they have in the course of their development arrived at the drawing up of uniform international transport regulations: for maritime transport: The Hague Rules of 1924, for rail transport: the Rome Agreement of 1933, and for air transport: The Warsaw Agreement of 1929. To each of the three classes of transport technique mentioned has its own international systems of regulation fixing the rights and obligations resulting from the transport contract, together with resulting liabilities. Presuming that these regulations are adequate in practice, the question may be raised whether road transport really needs a system of regulations all to itself. An indication that this is really the case is presented by the fact that each of the three international branches of transport, viz. maritime, railways and aviation, have their own system of regulation. It is not in any way to be doubted that the specific characteristics of each of them have also led to these separate systems of regulation. Road transport too has in comparison with the other three such individual characteristics that this type of transport also calls for a separate system of regulation.

Paragraph 2. Which are these individual characteristics? When we compare the functioning of road transport with that of maritime transport, rail transport and air transport, it is striking that road traffic makes use of a transport unit in which the motor (flammable) part and the transport part (tonnage) form an unbreakable whole. This is not the case with rail transport. The risks in connection with fire breaking out and damaging the load, will consequently be different from those in rail transport. Road transport takes the goods via the transport unit along the public road to the place of destination. Between departure and arrival the truck or lorry is practically all the time accessible to the public, especially at intermediate stops. Rail transport uses its transport units on a reserved track, while the stations are not unconditionally accessible to the public either. The same thing applies to sea transport and air transport (ports). It follows that the risks in regard to theft are naturally different too. According to experts other kinds of shocks occur during road transport than during rail, sea and air transport. These shocks may naturally result in risk of damage, but this risk too is of quite a different type from that occurring in rail, sea or air transport. The driver in road transport cannot simply be compared with the pilot in air transport, the engine-driver in rail transport or the captain in sea transport; for the driver is a man who not only drives his vehicle but who also has to check loading and unloading in regard to losses.