Projet néerlandais

concernant

la responsabilité du voiturier pour dommage.

1. Manque d'un colis entier

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

Les principales causes qui peuvent y donner lieu sont :

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

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

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

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

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

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

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

Le fait que ceci est dans l'intérêt même du transporteur ne peut que favoriser la sécurité de la marchandise, car la pratique montre que souvent, dans le cas d'une expertise immédiate de la marchandise en-

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

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

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

2. Colis incomplets.

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

Les principales causes seront :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. <u>Bris, fente, bosselage et autres actions matérielles</u>.

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE

Article 19.

1. Lorsque à la fin du transport ou à l'époque visée au troisième paragraphe sous a) du présent article, il apparait que, pendant la période décrite à l'article 18, une des formes de dommage décrites dans cet article s'est présentée, l'ayant-droit aux marchandises recevra une indemnisation.

2. Cette indemnisation comprendra un pourcentage de la valeur de la marchandise, augmenté des frais de transport, des droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise.

3. Ce pourcentage s'élèvera, si le dommage se présente comme:

   a. manque d'un colis, y compris le fait qu'au moment où les marchandises devraient être livrées au lieu de destination, ni le colis, ni l'emballage, ni les débris de celui-ci quelqu'en soit l'état de détérioration, ne sont retrouvés, à 80%

   b. manque dans le colis, y compris le manque d'une partie du contenu de l'unité transportée telle qu'elle est décrite dans la lettre de voiture, à condition que l'on constate le bris de l'emballage, à 55%

   c. mélange (dommage physique) avec d'autres matières que l'air, y compris entre autres: l'endommagement des marchandises par pénétration d'eau (mouillage) ou d'autres liquides; humidité, vapeur, fumée, odeur, ou de matières solides, telles que la farine, la poudre, la suie, la saleté et autres, dont on constate la présence en établissant le dommage, à 65%

   d. incendie et autres formes d'attaque chimique, y compris entre autres l'oxydation, l'attaque par des acides ou d'autres matières caustiques, à condition qu'il y ait eu une réaction chimique, à 25%

   e. bris, fente, bosselage et autres dommages mécaniques ainsi que toute contorsion et déformation de la marchandise, à 34%

   f. attaque par des organismes tels que les animaux, champignons, bactéries, y compris la pourriture et la décomposition et la mort de plantes et marchandise vivante, à 1%

4. Si le dommage se produit de telle façon qu'il peut être calculé selon plus d'une des rubriques visées au troisième paragraphe de cet article, l'indemnisation sera calculée conformément au pourcentage le plus élevé.

5. Le transporteur n'est tenu de verser aucune autre indemnisation.

Article 20.
On considérera comme valeur de la marchandise la valeur normale d'échange, ou, si elle n'est pas connue, la valeur commerciale normale, ou, si elles sont toutes deux inconnues, la valeur de marchandises de la même sorte et qualité au lieu et au moment où la marchandise a été acceptée par le transporteur.
Si l'expéditeur a indiqué la valeur de la marchandise sur la lettre de voiture, cette indication servira de preuve de la valeur de la marchandise, sauf preuve contraire.
Si la valeur de la marchandise est exprimée en une autre monnaie que celle du pays, où l'indemnisation est exigée, la contrevaleur sera calculée conformément au cours au moment et au lieu où les marchandises ont été ou devraient être livrées.

Article 21.
1. En aucun cas l'indemnisation ne pourra excéder une somme égale à 6 francs suisses par kilogramme de marchandise endommagée ou perdue.
2. En ce qui concerne cette limitation du dédommagement, sous 1, on prendra comme contrevaleur de la somme indiquée en francs suisses le cours officiel à la Bourse de New York.

Article 22.
L'ayant droit aux marchandises reçoit du transporteur la somme totale de la valeur des marchandises endommagées ou perdues, augmentée des frais de transport, des droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise, s'il est prouvé que le dommage est dû au dol du transporteur personnellement, en ce sens que cette indemnisation ne dépassera pas le double de la somme indiquée à l'article 21, par kilogramme de marchandise endommagée ou perdue.

Article 23.
Aucune indemnisation n'est dûe si le transporteur peut prouver que le dommage est la conséquence directe de molestations.

Article 24.
Voir ancien article 27.
Pourra être complété par une disposition indiquant que l'expéditeur peut se faire assurer, au moyen d'une mention sur la lettre de voiture par le transporteur, pour la somme qui lui revient en sus de la somme qui peut être remboursée par le transporteur à titre d'indemnisation.

- - - - -