

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

Au cours de sa troisième session du 21 au 26 février 1949 à Menton le Comité a reçu de M. Per Eriksson, Directeur an Aktiebolaget Linjebuss, Stockholm, et Vice-président de l'Union internationale des transports routiers (I.R.U.), les observations suivantes sur le projet néerlandais concernant la responsabilité du voiturier pour dommage (Doc. M 5).

1. Manque d'un colis entier.

"La différence considérable, dans la responsabilité du transporteur, lorsque toutes les marchandises ont été perdues, et quand une partie en reste, paraît très singulière: Il est difficile de concevoir que le transporteur pourrait être plus responsable si, par exemple, une fraction entière du chargement a été volée, que si une petite partie a été laissée par le voleur. En thèse générale, dans la plupart des cas, il serait avantageux pour le transporteur d'acheter une petite quantité des marchandises lorsqu'il y a eu une perte totale, et les offrir au propriétaire qui réduirait sa responsabilité de 80 à 55%.

Comme la responsabilité de l'expéditeur sera la même, que les marchandises soient bien emballées ou non, il ne prendra pas autant soin de l'emballage qu'il l'aurait pris si l'entière responsabilité avait dépendu de l'emballage.

"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".

Cet exposé diffère de beaucoup des règles contenues à l'art. 19 de l'Avant-Projet (aussi bien que des Conventions de La Haye et de Berne), où, dans un grand nombre de cas déterminés, le transporteur n'est pas supposé être responsable pour la perte, le dommage ou le retard des marchandises, à moins que l'expéditeur

des marchandises ne puisse prouver que la perte etc. a été due à une erreur ou à une négligence de la part du transporteur.

Au point 4 le rédacteur affirme de même, que le risque pour dommages à cause d'incendie existe naturellement lorsqu'on emploie les automobiles. La même chose est valable avec tous les cas déterminés énumérés dans l'art. 19 de l'Avant-Projet, où la responsabilité du transporteur devrait être déduite de la même manière que au cas d'incendie.

"Dans un petit nombre de cas seulement, ce manque sera dû à des causes indépendantes de sa volonté ..."

Nous espérons que dans beaucoup de cas, la perte est due, à des causes "indépendantes de la volonté du transporteur".

2. Colis incomplets.

Sous cette appellation sont cités seulement des cas de perte à cause de vol, par les voleurs ou par le personnel ou bien causés par un emballage défectueux. Il existe, toutefois, beaucoup de cas où une partie de la cargaison peut être perdue même si l'emballage n'a pas été défectueux. Le cas le plus simple est celui où il n'y a pas d'emballage ! Une partie de la cargaison peut, par exemple, tomber du camion. Il paraît qu'il devrait y avoir une grande différence dans la responsabilité du transporteur si la perte était due à un mauvais emballage ou à un chargement peu sûr du camion. Il serait plus tôt difficile d'accepter une responsabilité de 55% pour le transporteur, lorsque la perte est due entièrement à un mauvais emballage.

"N.B." La remarque que le mot "colis" signifie la fraction la plus petite mentionnée dans le connaissement, fera seulement que l'expéditeur spécifiera toujours les marchandises jusqu'aux plus petites unités dans lesquelles elles peuvent être spécifiées. Pratiquement le résultat sera que chaque perte en sera une totale pour laquelle le transporteur assumera 80% de la responsabilité.

3. "Mélange avec d'autres matières que l'air".

Si par les dispositions de l'expéditeur, le transporteur est forcé à charger son camion en plein air, il serait très difficile de lui attribuer 55% de la responsabilité pour dommage causé par la pluie.

4. "Dommage par incendie et autres formes d'attaques chimiques...".

Tout d'abord, nous pouvons remarquer que, si une fraction totale de la cargaison brûle, 80% de la responsabilité est attribuée au transporteur (point 1). Si, toutefois, une petite partie de la fraction reste - utilisable ou non - seulement 20% de la responsabilité passe sur le transporteur.

C'est mon avis, que le cas d'incendie est celui où le transporteur peut faire le plus pour éviter pertes ou dommages. Un bon système d'entretien réduit les risques d'incendie au moteur et, au cas d'incendie, le personnel peut faire beaucoup pour sauver les marchandises. 20% de la responsabilité sur le transporteur seront trop peu pour le rendre très intéressé à prendre des mesures pour éviter un tel dommage.

Il semble aussi plutôt curieux que le transporteur devrait être, dans la même mesure, responsable pour dommages causés par la rouille ou des acides, que pour les dommages causés par l'incendie.

5. "Bris, faute, bosselage et autres actions matérielles".

A l'expéditeur des marchandises on a attribué 66% de responsabilité. Il semble, toutefois, que la manière de laquelle le camion est conduit aussi bien que le maniement des marchandises et - là où le transporteur est aussi le chargeur - le chargement des marchandises sont tout aussi importantes.

Il doit être observé qu'il n'a pas été fait de différence dans la responsabilité, quand le transporteur ou l'expéditeur chargent les marchandises.

Dans le premier des cas, le contrat de transport couvre aussi le chargement qui devrait accroître la responsabilité du transporteur.

Au point 3, le transporteur prend 65% de la responsabilité, au lieu que au point 5, l'expéditeur prend 65%. Notre expérience est-elle réellement aussi exacte que cela ?

6. "Détériorations par des organismes".

1% de la responsabilité est attribué au transporteur. Afin de simplifier le système, l'expéditeur peut tout aussi bien toucher ce pourcentage !

Texte suggéré pour l'art. 19

Point 2. - Ne peut pas être un pourcentage de l'entière valeur - mais doit être (un pourcentage) de la perte ou du dommage.

Point 3 b - Il y a beaucoup de cas où le restant n'a pas de valeur là où une partie des marchandises a été perdue.

Point 3 c - Pourquoi devrait la responsabilité du transporteur être si différente, si au cas d'un mauvais emballage, les marchandises ont été endommagées, ou si, pour la même raison, elles ont été perdues ?

Texte suggéré pour l'art. 21

Ceci veut dire qu'il serait très difficile à assurer une cargaison précieuse pour son entière valeur. Six francs suisses par Kilogramme est un chiffre très bas !

Texte suggéré pour l'art. 22

"S'il est prouvé que le dommage est dû à la faute intentionnelle du transporteur personnellement".

Comme le transporteur prend part seulement, à de rares

occasion, dans les transports actuels, ceci veut dire le personnel du transporteur qui peut, par ex., être une compagnie formée en société.

Il n'y a pas de raison pour que ce genre de responsabilité doive être limité et ne pas couvrir la valeur totale des marchandises.

En comparant le texte original de l'Avant-Projet et les changements suggérés par les Néerlandais, il semble que le texte original soit de beaucoup préférable et cela surtout pour les raisons suivantes :

1. - L'Avant-Projet présente une division logique de la responsabilité basée sur la cause réelle de la perte ou le dommage.

D'un autre côté, le texte modifié suggéré, distingue dix cas de perte ou dommage d'après le type et l'étendue de la perte ou du dommage - non pas d'après la cause. Dans chaque groupe il y a beaucoup de cas différents où l'expéditeur, respectivement le transporteur est plus ou moins responsable. Les rédacteurs du texte suggéré ont essayé de calculer la moyenne de la responsabilité en pourcentage de la perte ou du dommage en entier.

De mon avis, notre expérience n'est pas du tout suffisante pour nous donner la possibilité de calculer ces pourcentages avec un certain degré de certitude. Il doit aussi être dit que même si, dans 80% de tous les cas de perte intégrale, le transporteur est responsable pour la perte, il devrait payer 80% de la perte dans les cas où il n'est pas du tout responsable.

Etant donné qu'il y a aussi dans chaque groupe de perte ou dommage tant de variations comme pour leur cause, et ainsi pour l'actuelle responsabilité aussi, nous pouvons tout aussi bien en faire un seul grand groupe et attribuer 50% de toutes les pertes et dommages au transporteur et 50% à l'expéditeur.