

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

COMPT E - R E N D U

de la

Troisième session du Comité du contrat de transport
international par route

tenue à Menton du 21 au 26 février 1949

1. Les Membres du Comité et les Experts présents

Pour la Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.) :

- M. C.B. INGWERSEN, Avocat à la cour de Copenhague, Consul général et Président d'honneur de l'Association scandinave des commissionnaires.
- M. Philippe DROIN, (depuis le 22 février après déjeuner), Chef du Groupe transports et communications de la C.C.I.

Pour l'Institut International de Rome (Unidroit):

- M. Algot BAGGE, Président du Comité, Ancien Membre de la Cour Suprême de Suède et Membre du Conseil de l'Institut.
- M. G. de SYDOW, Conseiller à la Cour d'Appel de Stockholm et Secrétaire général adjoint de l'Institut.

Pour l'Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.):

- M. P.E.SPAT, Secrétaire général de la Philips Ltd. et Président de l'I.R.U.

Pour l'Union Internationale d'Assurances Transports (U.I.A.M.):

- M. H. HELMENS DORFER, (absent) de l'Association suisse d'assurance transport.
- M. J.J. KAMP (absent) de l'Association d'assureurs transports des Pays-Bas.

Pour le Secrétariat de l'Office Européen des Nations Unies:

- M. Jan HOSTIE, Conseiller juridique de la Division des Transports dans la Commission Economique pour l'Europe.
- Assistent à la session : _____
- M. K. VONK, (depuis le 25 février à midi) Directeur au Ministère néerlandais des transports et du waterstaat et Président du Sous-Comité des transports routiers, établi par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.
- M. Emile DALGA (le 24 février) Administrateur civil à la Direction générale des chemins de fer et des transports, Ministère des travaux publics et des transports de France.
- M. G.H. DYKMANS van GUNST, Directeur au Ministère néerlandais des transports et du waterstaat.
- M. J. ADRIAANSE, Experts en assurance transports routiers, Pays-Bas.
- M. Osvaldo ADROWER, de la Société des Transports routiers de marchandise d'Italie.
- M. Svend ANDERSEN, Directeur de la Compagnie d'assurance du Lloyd danois.
- M. Attilio BELTRAMETTI, (depuis le 21 février à midi) de la Confédération générale du trafic et des transports, Rome.
- M. Ugo BERNIERI, de la Société des Transports routiers des marchandises d'Italie.
- M. Jean DOZOL, (depuis le 23 février à midi) Vice-Président de la Chambre syndicale des déménageurs, France.
- M. le Dr. P. GRAF, Expert en assurance.
- M. A. GREEBE, Secrétaire général de l'Association néerlandaise des usagers des transports (E.V.O.)
- M. C.A.F. GROENMAN, Secrétaire de la Société des transports routiers v.h. H.W. König und Co., Rotterdam.

M. RITTER von HENRIQUEZ (jusqu'au 25 février) de la Section autrichienne de l'I.R.U.

M. Herman JANSSEN; Secrétaire général adjoint de l'I.R.U.

M. J.H.W. KÖNIG, Directeur de la Société des transports routiers v.h. H. König et C°, Rotterdam.

M. P. SCHWEIZER, Directeur au Lastag, Vice-président de l'Association suisse pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobile (T.A.G.).

Secrétaire : M. G. de SYDOW, voir ci-dessus.

2. Procès-Verbaux des séances plénières

21 février 1949

La séance est ouverte à 10 h. 15 dans une salle de l'Hôtel Venise et Continental, sous la présidence de M. Algot Bagge.

Le PRESIDENT, après avoir souhaité la bienvenue à tous les présents, rappelle que le Comité a décidé, à sa session de la Haye, de le charger d'écrire au président de l'Union Internationale d'Assurances transports en lui demandant de proposer un assureur de transport pour être nommé membre du Comité et aussi un suppléant pour ce membre. Le Président, conformément à cette décision ayant écrit le 20 octobre 1948 à ladite Union, son Président M.C. Briner, a désigné, le 20 janvier 1949, comme membre du Comité M. H. Helmsdorfer de l'Association suisse d'assurance transport et, en qualité de suppléant, M. le Docteur J.J. Kamp de l'Association d'assureurs transports des Pays-Bas. Mais M. Helmsdorfer et M. Kamp se sont excusés de ne pouvoir prendre part à cette réunion et ils ont délégué un observateur en la personne de M. Graf.

Le Président annonce aussi qu'il a rédigé, conformément à la décision du Comité de la Haye, de concert avec les autres membres du Comité, un rapport daté du 28 octobre 1948, destiné au Groupe de travail chargé des questions juridiques, de la Commission économique pour l'Europe (Doc. M. 7). Dans ce rapport le Comité a émis le vœu que le Groupe de Travail, avant de se prononcer définitivement sur les formules des lettres de voiture élaborées par le Comité, attende le rapport du Comité qui doit être établi à la prochaine session. Le Groupe de travail a accepté cette recommandation et il a ajourné l'examen des formules de lettres de voiture à la prochaine session du Groupe de travail le 10 mai 1949 au cours de laquelle sera examiné l'avant-projet de règlement uniforme du contrat de transport de marchandises par route.

Le Groupe de travail s'est aussi rallié à la suggestion que les gouvernements pourraient s'ils le désirent transmettre, dès à présent, par l'entremise du Secrétariat, toutes observations utiles au Comité d'experts (Doc. M. 8). Le Sous-Comité des Transports routiers a approuvé, le 25 janvier 1949, pendant sa deuxième session, la résolution adoptée par le Groupe de travail en faisant ressortir que "tout en recherchant des types de contrat de transport tenant compte en premier lieu des particularités des transports routiers, il y aura lieu de mettre en harmonie les règles applicables au contrat de transports des marchandises par divers moyens de transport" (Doc. M. 9).

Se référant aux résolutions adoptées par le Groupe de travail, le directeur de l'Office fédéral Suisse des transports et Mr. Thrupp, délégué du Royaume-Uni à la Commission Economique pour l'Europe, ont présenté des observations sur le rapport du Comité (Doc. M 10 et Doc. M 12). Après avoir eu l'occasion de prendre connaissance de l'avant-projet préparé à la deuxième réunion du Comité, M. Aldo MORGANTI, délégué de l'Italie du Groupe de travail, a eu la bienveillance de donner au Secrétaire du Comité quelques observations tout à fait personnelles et sans obligations de son côté. Les observations faites seront l'objet d'un examen dans la suite.

I. - Adoption de l'ordre du jour provisoire.

Le PRESIDENT donne lecture de l'ordre du jour provisoire:

- " 1. - Adoption de l'ordre du jour provisoire.
- " 2. - Objet et portée d'une convention internationale concernant le transport des marchandises par route (Avant-projet art. 1 et 2).
- " 3. - Le titre de transport (Avant-projet art. 3 à 10).
- " 4. - Exécution du contrat de transport (avant-projet art. 11 à 15).

- " 5. - Responsabilité du voiturier pour perte, avarie ou retard (Avant-projet art. 16 à 27 et Memorandum préparé par MM. Greebe, van Gunst et Adriaanse).
- " 6. - Réclamations et actions (Avant-projet art. 28 à 30).
- " 7. - Dispositions relatives aux transports par voituriers successifs (Avant-projet art 31 à 37).
- " 8. - Dispositions diverses (Avant-projet art. 38 et 39).
- " 9. - Rédaction d'un rapport au Groupe de travail chargé des questions juridiques.
- " 10. - Date, lieu et ordre du jour provisoire de la quatrième session du Comité. "

Sur proposition du Secrétaire, l'ordre du jour est adopté avec la modification que la question d'une convention internationale ou d'un contrat-type soit examinée comme premier point.

II. - Convention internationale ou contrat-type.

Le PRESIDENT rappelle l'opinion unanime, exprimée à la deuxième session du Groupe de travail que la conclusion d'une Convention internationale étant une oeuvre nécessairement longue, il pourrait y avoir avantage à soumettre, entre-temps, à l'épreuve de l'expérience pratique, les résultats obtenus, en recommandant aux intéressés d'insérer dans leurs contrats de transport les règles uniformes telles qu'elles auraient été approuvées par le Groupe de travail et le Sous-Comité (Doc. M 8). Le Président fait connaître aussi ce que le directeur de l'Office fédéral suisse a exprimé dans ses observations sur ce point (Doc. M 10).

Après avoir fait remarquer qu'un contrat-type ne donnera pas de règles valables vis-à-vis des tiers et ne pourra pas non plus créer l'uniformité des règles coercitives nationales différentes, ce qui aurait des conséquences graves, le PRESIDENT propose la préparation d'une Convention ajoutant que, en attendant la conclusion d'une telle Convention, il serait avantageux que l'IRU

par ex., recommande à ses membres d'insérer dans leurs contrats de transport les règles uniformes approuvées par le Comité.

M. van GUNST est d'accord avec le Président.

M. SPAT est du même avis que le Président mais il fait ressortir que tous les transporteurs internationaux ne sont pas membres de l'IRU et qu'il y a, du point de vue de la concurrence, une difficulté pour l'IRU à presser ses membres d'accepter ces règles uniformes aussi longtemps qu'elles ne sont pas acceptées par tout le monde.

M. KÖNIG appui l'observation de M. Spat.

En faisant ressortir que dans la plupart des pays il est exigé d'avoir une concession pour exercer les transports par route, M. van GUNST se demande s'il n'est pas possible de poser comme condition à une concession l'application de ces règles uniformes.

M. SCHWEIZER, étant d'accord avec le Président, indique qu'il est impossible en Suisse de presser les transporteurs d'accepter un contrat-type.

M. SPAT observe que les Gouvernements peuvent dire par ex. que la douane sera moins restrictive avec les transporteurs qui emploient ces règles uniformes qu'avec les autres transporteurs.

M. GREEBE propose que le Comité élabore une Convention à soumettre au Groupe de travail, qui à son tour devra recommander aux Gouvernements d'employer ces règles uniformes sans attendre la ratification de la Convention.

M. van GUNST indique que si le Comité fait un bon travail, il n'y aura pas de difficultés pour faire accepter et employer

les règles par les intéressés.

La proposition du Président est adoptée.

III - Examen de l'avant-projet de Convention internationale con-
cernant le transport de marchandises par route. (Doc. M.2 f)

Objet et
portée d'une
convention.

Le PRESIDENT donne lecture des articles 1 et 2 ainsi conçus:

" ART. 1 - La présente convention s'applique à tout
" transport international de marchandises par route,
" effectué par un voiturier professionnel ou par un
" autre voiturier contre rémunération.

" Sont exceptés de l'application de la présente
" convention, les transports par route effectués sous
" l'empire d'autres conventions internationales ".

" ART. 2 - Est qualifié " transport international
" au sens de la présente convention, tout transport
" dont le point de départ et le point de destination,
" d'après les stipulations des parties, sont situés
" dans deux Etats différents ".

Le Président annonce que M. MORGANTI a pro-
posé, en ce qui concerne l'article 1, que l'application
de la convention aux transports gratuits effectués par
un transporteur professionnel, soit plus clairement
énoncée à l'article 1, par exemple, par la stipula-
tion suivante " effectué par un transporteur pro-
fessionnel, même sans rémunération ou par un autre "
etc.. Le Président ajoute que M. Morganti a fait pas-
sortir, concernant l'article 2, qu'il ne savait pas
s'il serait convenable de soustraire les transports
" en transit " à l'application de la convention

lorsqu'il s'agit d'une succession internationale de transporteurs, c'est-à-dire dans le cas où un ou plusieurs transporteurs du pays de départ et destination s'ajoutent à un ou plusieurs transporteurs du pays de transit.

M. SCHWEIZER propose que les transports " en transit " soient considérés comme des transports internationaux au sens de la présente Convention. C'est un avantage pour le transporteur.

Sur la demande du PRESIDENT, M. ADRIAANSE indique que l'extension de l'application de la Convention à cet égard n'a pas d'importance pour les primes d'assurance, et il ajoute qu'il trouve cette extension plus pratique.

M. GREEBE partage ce point de vue.

Le PRESIDENT attire l'attention du Comité sur les transports frontaliers.

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. le Président, Schweizer et Greebe, la proposition de M. Morganti, concernant l'article 2, est adoptée.

M. van GUNST propose de supprimer, dans l'alinéa 1 de l'article 1, les mots " ou par un autre voiturier contre rémunération ". En général, il n'est permis qu'au transporteur professionnel d'effectuer un transport de marchandises. On ne peut pas donner une stipulation réglant une opération qui ne soit pas licite.

Cette proposition est adoptée.

En rappelant qu'au sens de l'avant-projet, le transport frontalier est, en principe, soumis aux mêmes règles que les autres transports internationaux, M. SCHWEIZER demande s'il n'est pas nécessaire d'établir des dispositions spéciales pour les transports frontaliers.

Le SECRETAIRE indique que les règles concernant le titre de transport à l'article 3 de l'avant-projet étant facultatives, on n'a pas estimé nécessaire d'établir des dispositions spéciales pour les transports frontaliers. Mais si le Comité préfère rendre obligatoire la confection d'un acte écrit, il semble nécessaire d'avoir des règles moins serrées pour les transports frontaliers. Dans ces transports, une lettre de voiture ne pourra pas être obligatoire. Il serait naturellement utile d'imposer aux parties l'obligation absolue d'utiliser une lettre de voiture, mais l'acceptation d'une telle règle dans tous les pays est problématique : il faut présumer que, dans certains pays, assurer une sanction efficace à pareille obligation se heurterait à de sérieuses difficultés.

Le titre
de trans-
port.

Le PRESIDENT constate que la discussion est actuellement arrivée au point traité à l'article 3, et il considère préférable de passer tout de suite à l'examen de cet article.

Le Comité est d'accord.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 3, ainsi rédigé :

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

M. KÖNIG fait ressortir qu'il est absolument
nécessaire de rendre la lettre de voiture obligatoire.

MM. SPAT, INGWERSEN et JANSSEN sont du même
avis.

M. SPAT propose une addition à l'article 2, de
la teneur suivante :

" Est qualifiée " lettre de voiture " le docu-
" ment établi d'après les règles de la présente Convention "

M. van GUNST propose que la lettre de voiture
soit obligatoire excepté dans les transports frontaliers,
mais que le contrat de transport soit soumis aux règles
de la Convention, même si une telle lettre n'a pas été
établie.

Cette proposition est adoptée.

M. HOSTIE, pour donner satisfaction au voeu
d'avoir des règles moins sévères pour les transports fron-
taliers, propose une stipulation selon laquelle les Etats
contractants peuvent, par accord bilatéral, soustraire
leur tarif frontalier à l'empire de la Convention.

Il en est ainsi décidé.

M. HOSTIE propose que le terme " voiturier "
soit remplacé partout par le terme " transporteur ".

Cette proposition est adoptée.

Le PRESIDENT annonce que le Comité se réunira le même jour, à 14 h. 30.

La séance est levée à 12 h. 40.

La séance est ouverte à 14 h. 45,

En ouvrant la discussion, le PRESIDENT propose que les Participants à la session se bornent à discuter les principes généraux du projet de convention et confient la rédaction des textes à un Sous-Comité restreint.

Cette proposition est adoptée.

Le PRESIDENT aborde ensuite la question de la composition du Sous-Comité de rédaction.

M. INGWERSEN propose comme membres du Sous-Comité de rédaction MM. le PRESIDENT, SPAT, DROIN et HOSTIE.

M. SPAT propose, au lieu de lui, M. JANSSEN.

Comme membres du Sous-Comité de rédaction sont dési-
gnés :

- MM. le PRESIDENT,

- DROIN,

- HOSTIE,

- JANSSEN.

De plus, le Secrétaire du Comité sera adjoint au Sous-Comité de rédaction.

La discussion de l'avant-projet est reprise.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 4, ainsi rédigé :

" La lettre de voiture est établie par l'expéditeur en
" trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et
" le voiturier.

" La lettre de voiture peut être adressée au destinataire
" ou émise à ordre ou au porteur.

" Le premier exemplaire de la lettre de voiture est remis
" avec la marchandise au voiturier et accompagnera la marchandise.
" Le deuxième exemplaire est remis à l'expéditeur.
" Le troisième exemplaire est retenu par le voiturier.

" Si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, le
" deuxième exemplaire portera la mention " négociable " et
" les autres exemplaires, la mention " non négociable ".

M. SCHWEIZER estime qu'on ne doit pas préciser dans la Convention à qui incombe l'établissement de la lettre de voiture : expéditeur ou transporteur.

M. INGWERSEN fait ressortir qu'on peut donner satisfaction à cette observation en stipulant que la lettre de voiture doit être établie par l'expéditeur ou par le transporteur.

M. INGWERSEN propose cependant qu'on décide à qui l'établissement de la lettre de voiture doit incomber.

Il est décidé de laisser cette question au Sous-Comité de rédaction.

Le PRESIDENT attire l'attention sur ce que le Directeur de l'Office Fédéral suisse a exprimé dans ses observations

concernant une lettre de voiture négociable (Doc. M. 10).

Le Président fait observer que le commerce et l'industrie désirent, depuis longtemps, pour les transports par chemin de fer, un document permettant à l'expéditeur de transférer librement à un tiers le droit de disposer de la marchandise en cours de transport par l'endossement d'un titre de transport. Quant au transport par route, où le transport est souvent effectué avec une rapidité supérieure à celle dont disposent les chemins de fer, l'usage d'un tel titre de transport est peut-être plus limité que pour les transports par chemin de fer. Mais on peut se demander si l'on doit omettre d'offrir aux usagers d'un moyen de transport aussi moderne que celui du transport par route, un titre de transport moderne qui puisse satisfaire aux besoins des usagers, surtout quand il s'agit de très longs trajets et de transports successifs.

M. SPAT est d'accord avec le Président, mais il ne trouve pas juste que l'expéditeur ait le droit d'exiger l'établissement d'une lettre de voiture à ordre ou au porteur? L'émission d'une telle lettre de voiture doit dépendre de l'accord des parties.

M. van GUNST estime que l'observation de M. Spat est justifiée.

M. INGWERSEN partage l'opinion de MM. Spat et van Gunst.

En conséquence, il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de l'article 4 en tenant compte de cette considération.

.....

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 5, dont il donne lecture :

" Le voiturier a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de voiture différentes lorsqu'il y a plusieurs colis ".

Après un échange de vue entre les Participants, il est décidé de supprimer cet article.

Le PRESIDENT passe alors à l'article 6, ainsi rédigé :

" La lettre de voiture contient les mentions suivantes :

- " a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- " b) l'adresse de l'expéditeur ainsi que celle du voiturier;
- " c) les points de départ et de destination;
- " d) le nom et l'adresse du destinataire ou la désignation " à ordre " ou " au porteur ";
- " e) la désignation de la marchandise et le mode d'emballage;
- " f) les marques particulières ou les numéros des colis;
- " g) le nombre des colis, ou le poids brut ou la quantité de la marchandise autrement exprimée;
- " h) l'indication de la route;
- " i) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- " k) le montant de la somme représentant la valeur de la marchandise et l'intérêt spécial à la livraison énoncés conformément à l'article 24;
- " l) les instructions de l'expéditeur au voiturier en ce qui concerne l'assurance des marchandises;
- " m) les documents transmis au voiturier pour accompagner la lettre de voiture;
- " n) les instructions spéciales pour le dédouanement;
- " o) l'indication que le transport est soumis au régime établi par la présente convention.

" Les mentions indiquées sous les lettres a) à h) inclusivement et o) sont obligatoires ".

Personne ne demandant la parole, les alinéas a) - f) sont adoptés.

En ce qui concerne l'alinéa g) M. GREEBE propose que le mot " et " .

Le PRESIDENT indique que, d'après l'avant-projet, la lettre de voiture doit contenir ou le nombre de colis, ou le poids brut de la marchandise. Il se demande si vraiment le transporteur doit être tenu de contrôler soit le nombre des colis, soit le poids brut ou la quantité de la marchandise autrement exprimée, ce qui sera le résultat si l'on accepte la proposition de M. Greebe.

M. SCHWEIZER préfère le texte de l'avant-projet à la proposition faite par M. Greebe.

A la suite d'un échange de vues auquel participent MM. le Président, Ingwersen, Spat, Graf, Greebe et Schweizer, il est décidé de conserver le texte de l'alinéa g) de l'avant-projet.

Quant à l'alinéa h), le PRESIDENT attire l'attention des Participants sur les observations faites par le Directeur de l'Office Fédéral suisse sur ce point (Doc. M. 10, 4).

M. SCHWEIZER estime que cet alinéa doit être supprimé.

M. GRAF ne croit pas que cet alinéa puisse soulever de difficultés, mais propose que l'indication de la route ne

soit pas obligatoire.

M. van GUNST appuie cette proposition.

M. INGWERSEN constate qu'il y a très souvent un grand intérêt pour l'expéditeur à savoir que le transporteur suit la route annoncée. Les transporteurs danois font annoncer qu'ils transportent des marchandises de Copenhague à Paris, et ils font croire aux usagers qu'ils vont directement. Mais, en réalité, les transporteurs dévient souvent de la route directe. Il peut être d'une grande importance pour l'expéditeur ou le destinataire d'avoir la possibilité d'employer les marchandises en temps fixé, par exemple, dans une fabrique ou pour l'exécution d'un contrat de vente. La lettre de voiture doit donc, à la demande de l'expéditeur, stipuler la route à suivre afin que l'expéditeur, le destinataire ou le détenteur de la lettre de voiture à ordre ou au porteur puisse calculer à l'avance le temps raisonnable pour le transport. Pour ces raisons, M. Ingwersen propose que la lettre de voiture indique la route à suivre, si l'expéditeur le désire.

Après un échange de vues entre divers Participants à la session, celle-ci adopte l'alinéa h) sous la forme suivante :

" h) la route à suivre, si l'expéditeur le désire ";

L'alinéa i) est adopté.

Le PRESIDENT propose de réserver l'alinéa k) jusqu'à la discussion de l'article 24, et l'alinéa l) jusqu'à la discussion de la responsabilité du transporteur.

Il en est ainsi décidé.

Personne ne demandant la parole, l'alinéa m) est adopté.

Sur la proposition de M. HOSTIE, les Participants à la session décident que l'alinéa n) sera rédigé comme suit:

" n) les instructions requises pour les formalités douanières de police, sanitaires ou autres et, le cas échéant, pour le dédouanement des marchandises".

Le SECRETAIRE demande si la rédaction de l'art. 6 est bonne, du point de vue de la langue française.

Après une discussion sur ce point, il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de l'article 6, du point de vue de la langue.

Le PRESIDENT donne lecture des articles 7 - 9 de l'avant-projet, ainsi conçus:

" ART. 7 - Le voiturier ou son représentant est tenu de vérifier lors de la prise en charge de la marchandise, l'exactitude des mentions requises par l'article 6 concernant les marques particulières ou numéros des colis et le nombre des colis ou le poids, ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, ainsi que l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

" Si le voiturier ou son représentant n'a pas les moyens normaux de contrôler l'exactitude des mentions des marques ou des numéros, du nombre ou du poids ou de la quantité autrement exprimée, ou si le voiturier ou son représentant a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude, il doit en faire mention à la lettre de voiture".

" ART. 8 - L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications insérées par ses soins dans la lettre de voiture et il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces indications seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

" ART. 9 - La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat et des conditions du transport ainsi que de la réception de la marchandise par le voiturier.

" Si la lettre de voiture ne contient aucune réserve de la part du voiturier quant aux inscriptions mentionnées à l'art.

" ticle 7, ou aucune mention de l'état et du conditionnement
" apparent des marchandises, il y a présomption que celles-ci
" ont été délivrées au voiturier, conformément aux indications
" de la lettre de voiturier et en bon état et conditionnement
" apparemment ".

M. GREEBE déclare qu'il ne trouve pas acceptable le principe indiqué dans l'article 7. Pour M. Greebe, la vérification est un droit du transporteur, et non une obligation. Dès qu'il prend le droit de vérifier, il assure la responsabilité. Pour ces raisons, M. Greebe propose de supprimer les mots " le transporteur ou son représentant est tenu de vérifier ", et de dire simplement " le transporteur ou son représentant a le droit de vérifier ". Mais, si le principe de l'avant-projet est adopté, M. Greebe estime que le texte de l'article 7 n'est pas suffisamment clair. En général, le transporteur n'a pas la possibilité de contrôler le poids des marchandises. L'expression " les moyens normaux ", au commencement de l'alinéa 2 se traduit par une appréciation des circonstances de fait, mais est de nature à soulever des difficultés. Au lieu de cette expression, M. Greebe propose un texte suivant lequel le transporteur n'est tenu que de contrôler les inscriptions faites dans la lettre de voiture quand il a une possibilité de le faire.

M. SCHWEIZER fait ressortir que le transporteur, en général, ne peut contrôler les inscriptions faites dans la lettre de voiture en ce qui concerne le contenu ou le poids des marchandises. Il faut qu'on déclare expressément que le transporteur ne doit pas être tenu de contrôler le contenu.

M. KONIG fait ressortir qu'il n'est pas d'usage de peser chaque colis, et estime, en conséquence, qu'il faut indiquer le poids total au lieu du poids des colis.

.....

M. van GUNST estime que les transporteurs routiers, comme les transporteurs par chemin de fer, doivent avoir le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations données par l'expéditeur.

M. INGWERSEN propose que le transporteur soit tenu de contrôler, sur la demande de l'expéditeur et à ses frais, le poids et le contenu des marchandises.

Cette proposition est adoptée.

En conséquence, il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de l'article en question, en tenant compte de cette décision.

M. van GUNST propose que l'article 8 de l'avant-projet soit placé avant l'article 7.

Le PRESIDENT propose de charger le Comité de rédaction de fixer l'emplacement définitif de l'article 8 de l'avant-projet.

Il en est ainsi décidé.

Le PRESIDENT annonce que la discussion se poursuivra le lendemain matin, 22 Février, à 10 h.

La séance est levée à 18 h. 45.

22 Février 1949

La séance est ouverte à 10 h.5, et la discussion de l'avant-projet est reprise,

Le PRESIDENT passe à l'article 10, ainsi conçu :

" L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de voiture les documents qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, à l'égard des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. L'expéditeur est responsable 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 dans le cas où le voiturier néglige de vérifier, autant que possible si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

" Le voiturier est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences 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 ".

M. GREEBE propose la suppression de l'alinéa 2 de l'article 10. Il fait ressortir que cette disposition n'est pas assez claire, voire même, à certains points de vue, inexacte. La responsabilité du commissionnaire est déterminée par les dispositions des législations nationales. Mais il ne sera pas facile de décider quelle est la législation applicable. En cas de perte des papiers d'accompagnement, il semble que la loi applicable doive être celle de l'Etat sur le territoire duquel la perte s'est produite. Mais cette thèse prête à équivoque, car, très souvent, le lieu de la perte des pièces reste inconnu.

M. INGWERSEN déclare qu'au point de vue pratique, cette question ne présente pas une importance considérable, les législations des différents Etats ne comportant guère de divergences quant à la responsabilité du commissionnaire; il regrette donc cette suppression. Il estime nécessaire une réglementation de la responsabilité du transporteur en cette matière. Le système prévu par l'alinéa 2 lui paraît satisfaisant.

Le SECRETAIRE précise que les droits commerciaux de tous les Etats sont unanimes à prévoir que, dans l'exécution du mandat assumé, le commissionnaire doit agir avec la diligence d'un commerçant consciencieux. Il répond donc des conséquences de sa faute légère, mais non pas du cas fortuit.

M. BELTRAMELLI fait ressortir que, conformément au droit maritime, le transporteur n'est pas responsable des pièces d'accompagnement qui se trouvent entre ses mains, et il exprime des doutes au sujet du texte proposé de l'alinéa 2 de l'article 10

Après une discussion, le texte de l'alinéa 2 de l'article 10 est adopté sans modification.

M. van GUNST propose, en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 10, que le transporteur routier, comme le chemin de fer, selon la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.), ne soit pas tenu d'examiner si les pièces fournies par l'expéditeur sont exactes et suffisantes.

M. BELTRAMELLI partage le même avis.

Le SECRETAIRE rappelle que, sur la proposition de

M. Ingwersen, a été adopté à La Haye le texte suivant :

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

M. INGWERSEN déclare qu'il trouve toujours ce texte plus juste.

Le PRESIDENT souligne qu'il faut se rappeler qu'il y a des transporteurs avec une grande organisation, et des transporteurs qui n'ont qu'un camion et même pas de bureau. Les premiers peuvent se charger d'examiner si les pièces d'accompagnement sont exactes et suffisantes, tandis que les derniers n'ont pas la possibilité de le faire. Il faut donc trouver une solution qui puisse être applicable à tous les transporteurs.

M. SCHWEIZER fait observer que, très souvent, c'est le chauffeur qui reçoit directement la marchandise et que, dans ce cas, il n'y a pas de différence entre les grands et les petits transporteurs.

Après un échange de vues entre divers Participants à la session, M. SCHWEIZER propose de supprimer, dans l'alinéa 1 de l'article 10, les mots : " sauf dans le cas où le voiturier néglige de vérifier, autant que possible si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants ".

Le PRESIDENT constate qu'en supprimant ces mots, le transporteur ne sera pas tenu de procéder à l'examen des pièces en question.

Après une brève discussion, la proposition de
L? SCHWEIZER est adoptée.

M. SCHWEIZER propose la suppression des mots " avant la livraison de la marchandise au destinataire " à l'alinéa 1, de l'article 10. L'expéditeur doit être tenu de fournir au transporteur les renseignements et les pièces nécessaires en même temps que la marchandise.

M. HOSTIE indique que ces mots ne se réfèrent pas au mot " fournir ", mais au mot " nécessaire ".

M. SCHWEIZER déclare que, dans ces conditions, il retire son amendement, mais il propose que le Sous-Comité de rédaction revois ce texte.

Il en est ainsi décidé.

Le PRESIDENT donne lecture des avant-projets des formules de lettre de voiture, préparés à la réunion de La Haye (V. Doc. M. 7).

M. SCHWEIZER propose que le texte des formules soit soumis à l'examen du Comité de rédaction.

Il en est ainsi décidé.

Le PRESIDENT propose de réserver les cadres n° 30, et n° 31, dans les formules de lettre de voiture, jusqu'à la discussion de l'article 24 de l'avant-projet.

Cette proposition est adoptée.

Le PRESIDENT demande si le cadre n° 15 n'est pas insuffisant.

M. KÖNIG croit qu'il est ordinairement suffisant; il

indique qu'on peut d'ailleurs employer le dos dans les cas exceptionnels.

Le PRESIDENT fait observer qu'il faut imprimer au dos les règles du contrat-type ou de la convention.

M. JANSSEN estime qu'on n'a pas besoin d'imprimer au dos toutes les règles du contrat qui sont valables. Il suffit d'un renvoi à la Convention. En attendant la conclusion de la Convention, il suffirait d'un renvoi au contrat-type de l'I.R.U., qui s'engage à distribuer ces règles à tous les intéressés.

M. SPAT déclare se rallier à cette proposition.

Le PRESIDENT demande si un renvoi suffit dans quelques pays pour rendre le contrat-type valable vis-à-vis de l'expéditeur.

M. JANSSEN se charge d'examiner cette question en collaboration avec le Secrétaire du Comité.

M. SCHWEIZER propose la suppression des mots : " Timbre de la douane au dos " puisque, selon le projet de convention douanière sur le transport international des marchandises par la route, élaborée au sein de la Commission économique pour l'Europe, il n'y aura pas de timbre de la douane aux lettres de voiture.

Cette proposition est adoptée.

Exécution du
contrat de
transport.

Le PRESIDENT passe alors à l'article 11, ainsi rédigé :

.....

" Le voiturier est tenu de livrer la marchandise et
" de remettre la lettre de voiture qui l'accompagne au
" destinataire, au lieu de destination, contre paiement
" du prix de transport et des frais accessoires. Le
" voiturier doit, si possible, aviser le destinataire
" du moment probable de l'arrivée de la marchandise
" à la destination.

" Si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur,
" le voiturier est tenu de livrer la marchandise à ce-
" lui qui, d'après les dispositions de l'article 12,
" paraît détenteur légitime de l'exemplaire négociable
" de la lettre de voiture, contre remise de ce document
" et paiement du montant des créances résultant de la
" lettre de voiture ".

M. SCHWEIZER propose la suppression des mots " contre
paiement du prix de transport et les frais accessoires ". Le
transporteur doit avoir la possibilité de livrer la marchandise
à crédit, ce qui est très fréquent aujourd'hui.

Cette proposition est adoptée.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 12, ainsi ré-
digé :

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

" L'endossement doit être pur et simple. Toute
" condition à laquelle il est subordonné est répu-
" tée nulle et non avenue. Un endossement partiel
" est nul. L'endossement ne doit pas nécessairement
" désigner le bénéficiaire, il peut consister sim-
" plement dans la signature de l'endosseur (endos-
" sement en blanc). L'endossement au porteur vaut
" comme endossement en blanc.

" Le détenteur de l'exemplaire négociable de la
" lettre de voiture à ordre ou au porteur est repu-
" téré comme détenteur légitime, s'il justifie de
" son droit par une suite ininterrompue d'endosse-
" ments, même si le dernier endossement est en blanc.
" Les endossements biffés sont à cet égard réputés
" non écrits ".

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le PRESIDENT annonce que la discussion se poursuivra le même jour, à 14 h.30.

La séance est levée à 12 h. 50.

La séance est ouverte à 14 h. 40.

La discussion de l'avant-projet est reprise.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 13, ainsi rédigé :

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

" Si, toutefois, la lettre de voiture est à ordre
" ou au porteur, le droit de disposition de la mar-
" chandise appartient au détenteur légitime de l'e-
" xemplaire négociable de la lettre de voiture.

" Dans ce cas, le détenteur de l'exemplaire né-
" gociable a le droit de demander que la marchandise
" soit livrée à un lieu autre que celui de la desti-
" nation.

" Le voiturier n'est tenu de livrer la marchandise
" dans un lieu autre que celui de la destination que
" si la livraison peut être exécutée sans troubler le
" service régulier de son exploitation, et que si le
" détenteur de l'exemplaire négociable lui remet, ou-
" tre cet exemplaire, le prix du transport et les
" frais accessoires et paie tous frais excédant ceux
" qui devront être encourus par le voiturier par la
" délivrance des marchandises au lieu de la destina-
" tion mentionnée à la lettre de voiture "

M. SCHWEIZER déclare que la rédaction de l'alinéa 4
lui semble peu claire. Il demande ce que l'on entend par les

mots . " sans troubler le service régulier " .

M. JANSSEN propose le mot . " normal " au lieu du mot " régulier " , dans le dernier alinéa de l'article 13.

M. KÖNIG estime qu'il faut limiter au pays de destination le droit du détenteur de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture à ordre ou au porteur, de demander la marchandise en un lieu autre que celui de la destination.

M. INGWERSEN estime que le transporteur doit être tenu de livrer la marchandise en un lieu autre que celui de la destination si la livraison peut être exécutée sans troubler le cours normal de son exploitation.

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part le Président, M. Schweizer, M. Ingwersen et M. Janssen, la proposition de M. Ingwersen est adoptée et il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de l'article 13 de l'avant-projet, en tenant compte de cette décision.

On passe à l'examen de l'article 14, ainsi rédigé :

" Si le voiturier agit en contravention des dispositions des articles 11 à 13, il sera responsable envers l'ayant-droit de la marchandise, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait " .

M. GREEBE propose la suppression de cet article. Il indique que, selon cette disposition, le transporteur est responsable, non seulement des dommages résultant de la perte, avarie ou retard à la livraison, mais aussi des autres préjudices causés à l'ayant-droit par l'inexécution de ses ordres. La responsabilité du transporteur n'est pas non plus limitée, comme dans les articles 16 - 26.

M. van GUNST propose un texte analogue à l'article 21, parag. 4 de la C.I.M., stipulant que le " chemin de fer devrait se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III (1).

Le PRESIDENT fait observer que, selon la C.I.M., l'inobservation des ordres du destinataire peut causer non seulement des dommages prévus au titre III de la C.I.M., mais peut engendrer d'autres préjudices. La disposition contenue à l'art. 21, par. 4, implique que le chemin de fer répond de tout dommage résultant de l'inexécution d'un ordre régulier du destinataire, et que cette responsabilité doit être conforme aux conditions déterminées au titre III; or, lorsqu'il s'agit d'un dommage ne résultant pas de la perte, avarie ou du retard à la livraison, il y aura lieu de s'en référer, parmi les dispositions du titre III, à celles qui concernent précisément ces autres dommages.

Le Président propose le texte suivant :

" Le transporteur qui ne se conforme pas aux dispositions des articles 11 à 13 encourt les responsabilités visées aux articles 21 à 26 "

Après un échange de vues, le texte du Président est adopté.

(1) Le Titre III traite de la responsabilité des chemins de fer.

.....

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 15, ainsi rédigé :

" Si, à l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire ou, au cas où la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, aucun détenteur légitime de l'exemplaire négociable ne se présente, ou encore si le montant des créances résultant de la lettre de voiture n'est pas payé, le voiturier pourra décharger les marchandises pour le compte de l'ayant-droit.

" Le voiturier, en déchargeant les marchandises au lieu de la destination, devra, soit les prendre lui-même sous sa garde pour le compte de l'ayant-droit, soit les mettre, pour le compte de celui-ci, sous la garde d'un tiers. Il pourra stipuler que le tiers qui recevra 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 la délivrance aient été payés.

" Le voiturier devra informer aussitôt l'expéditeur des circonstances ainsi survenues. L'expéditeur sera responsable à l'égard du voiturier pour les créances et les frais mentionnés ci-dessus.

" Si les marchandises sont sujettes à une perte ou à une détérioration rapide, ou si leur garde devait entraîner des frais ou d'autres inconvénients trop considérables, le voiturier pourra, après en avoir informé l'expéditeur, faire vendre les marchandises aux enchères publiques ou par un courtier public.

" De toute manière, le voiturier pourra faire vendre les marchandises aux enchères publiques ou par un courtier public dans les trois mois après le jour où il aura commencé à en assumer la garde, si dans cette période le destinataire ou le détenteur légitime de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture n'a pas payé les créances et frais mentionnés ci-dessus, ou si le détenteur de l'exemplaire négociable n'a pas remis ce dernier au voiturier. Le produit net de la vente des marchandises doit être mis à la disposition de l'ayant-droit".

Le PRESIDENT fait observer qu'il y a une lacune dans cet article. Si l'expéditeur n'est pas en possession d'un exemplaire négociable de la lettre de voiture à ordre ou au porteur,

il ne peut rien faire lorsqu'aucun détenteur légitime d'un exemplaire négociable ne se présente. Ceci n'est pas satisfaisant. Il faut donc, dans ce cas, donner à l'expéditeur le droit de demander que la marchandise lui soit livrée pourvu qu'il dépose une garantie. Il propose, en conséquence, que soit inséré, dans l'article 15, entre l'alinéa 3 et l'alinéa 4, le paragraphe suivant :

" Au cas où la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, l'expéditeur aura le droit de demander que la marchandise lui soit livrée pourvu qu'il paye les créances résultant de la lettre de voiture et les frais causés par l'empêchement à la livraison, et qu'il dépose une garantie pour des créances que le détenteur de l'exemplaire négociable pourrait faire valoir ".

Cet article est adopté, sous réserve de certains changements de rédaction.

M. GREEBE estime que les mots " résultant de la lettre de voiture ", dans le premier alinéa, devraient être remplacés par les mots : " résultant du contrat de transport ".

Il est décidé que cette question sera examinée par le Sous-Comité de rédaction.

M. GREEBE demande si le transporteur a le droit de retenir la marchandise même lorsque le destinataire est prêt à payer les frais de transport en question, mais que le destinataire lui doit les frais d'un transport antérieur; autrement dit, la créance du transporteur doit-elle se rapporter précisément à la chose sur laquelle le transporteur fait valoir son droit de

rétention?

Le PRESIDENT répond que cette question n'est pas réglée dans l'avant-projet. L'extension du droit de rétention du transporteur est déterminée par les dispositions des législations nationales.

Le SECRETAIRE indique qu'il est en général admis que le droit de retenir la marchandise ne s'applique qu'aux frais du transport, et non aux sommes dues pour transports antérieurement effectués, même en vertu d'un traité unique, si ces transports sont distincts.

Le Président indique que M. MORGANTI, dans ses observations, a proposé que le transporteur ait le droit de faire vendre la marchandise deux mois après le jour où il en a assumé la garde ou l'a mise sous la garde d'un tiers.

M. GREEBE appuie la proposition de M. Morganti.

M. KÖNIG estime que le transporteur doit avoir le droit de faire vendre après un mois.

Après une brève discussion, la proposition de M. MORGANTI est adoptée et il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de l'article en question, en tenant compte de cette décision.

M. ADROWER propose que le tiers qui recevra la marchandise la retienne dans l'intérêt du transporteur jusqu'à ce que les créances résultant du contrat de transport et les frais encourus par l'empêchement à la livraison aient été payés.

Cette proposition est adoptée.

Plusieurs Participants à la session font observer que la rédaction de l'article en question laisse à désirer.

Cet article est renvoyé, en conséquence, au Sous-Comité de rédaction qui est chargé d'en modifier le texte dans le sens des observations formulées au cours de la discussion.

Le PRESIDENT propose l'ajournement de la discussion des articles 16 à 27 concernant la responsabilité du transporteur jusqu'au lendemain, 23 février, tous les experts n'étant pas encore venus.

Cette proposition est adoptée.

Réclamations
et actions.

Le PRESIDENT passe, en conséquence, à l'article 28, ainsi rédigé :

" A moins qu'un avis des pertes ou avaries et
" de la nature générale de ces pertes ou avaries
" ne soit donné par écrit au voiturier ou à son
" agent, avant ou au moment de l'enlèvement des
" marchandises et de leur remise sous la garde de
" la personne ayant droit à la délivrance sous
" l'empire du contrat de transport, cet enlèvement
" constituera, jusqu'à preuve contraire, une pré-
" somption que les marchandises ont été livrées
" par le voiturier telles qu'elles sont décrites
" à la lettre de voiture,

" S'il s'agit de pertes ou avaries non apparen-
" tes, cette notification peut être valablement
" faite dans les trois jours de la délivrance, jours
" fériés non compris.

" L'avis par écrit n'est pas nécessaire si l'é-
" tat de la marchandise a été contradictoirement
" constaté au moment de la remise au destinataire.

" En cas de perte ou d'avarie certaine ou pré-
" sumée, le voiturier et le réceptionnaire se don-
" neront réciproquement toutes les facilités rai-
" sonnables pour l'inspection de la marchandise et

" de la vérification du nombre de colis ou de pièces ou de
" la quantité ou du poids ou des marques ".

A la suite d'un échange de vue auquel prennent part
le Président, M. Schweizer et M. Droin, il est décidé de suppri-
mer l'alinéa 3 de cet article.

Il est entendu que la notification du destinataire des
pertes ou avaries doit être faite sur la lettre de voiture sur
laquelle il accuse réception de la marchandise, ou autrement, par
écrit.

Le PRESIDENT soumet à la réunion l'article 29, ainsi
rédigé :

Compétence " L'action en responsabilité peut être portée soit
pour les " devant le tribunal du pays où le voiturier à sa ré-
actions. " sidence habituelle ou son établissement d'exploita-
" tion, soit devant le tribunal du pays où la livrai-
" son a eu lieu ou aurait dû avoir lieu; l'action in-
" tentée, le droit d'option est éteint ".

M. HOSTIE propose que l'action en responsabilité puisse
être portée devant le tribunal compétent du siège de l'exploita-
tion du transporteur au lieu du tribunal du pays où le transpor-
teur à sa résidence habituelle ou son établissement d'exploita-
tion.

Il est décidé de renvoyer la rédaction de cet article
au Sous-Comité de rédaction.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 30, ainsi con-
çu :

Prescription
de l'action
née du con-
trat de
transport.

" Dans tous les cas, l'action contre le trans-
" porteur à raison de toutes pertes et dommages
" et retards est prescrite un an après la livrai-
" son des marchandises ou, si la livraison n'a
" pas lieu, un an après la date à laquelle la li-
" vraison aurait dû être effectuée ".

Le principe de cet article est adopté.

Après une brève discussion au sujet de la forme la plus appropriée à donner à cet article, il est décidé de l'envoyer au Sous-Comité de rédaction.

Dispositions
relatives aux
transports
par transpor-
teurs succes-
sifs.

Le PRESIDENT, y ajoutant ensuite des explications, donne lecture des articles 31 - 33, ainsi rédigés :

" ART. 31 - Si un transport par route qui est régi par un seul contrat, doit être exécuté par divers voituriers successifs, chaque voiturier subséquent à celui qui a conclu le contrat en acceptant la marchandise au su qu'il le est en transport en vertu d'un tel contrat, devient partie au contrat de transport est soumis aux règles de la présente convention, en tant qu'il s'agit du transport et de la garde des marchandises, à partir du moment qu'il les a reçues du voiturier précédent jusqu'au moment où elles ont été livrées à un voiturier subséquent ou au destinataire, ou encore au porteur de l'exemple négociable de la lettre de voiture".

" ART. 32 - Chaque voiturier subséquent, en signant le reçu des marchandises, doit y insérer, le cas échéant, des réserves quant à l'exactitude, au moment de la réception par lui des marchandises, des inscriptions visées à l'article 7. Ces réserves doivent être inscrites aussi sur l'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise. Les règles stipulées à l'alinéa 2 de l'article 7 et l'alinéa 2 de l'article 9 seront applicables dans les relations des voituriers".

" ART. 33 - Les réclamations et demandes envers les voituriers qui naissent du contrat de transport ne peuvent être adressées qu'au premier ou au dernier voiturier, ou au voiturier ayant effectué le transport au cours duquel la perte, l'avarie ou le retard se sont produits."

Personne ne demandant la parole sur les articles 31 et 32, ceux-ci sont adoptés.

En ce qui concerne l'article 33, M. DROIN fait observer qu'il est à craindre que la disposition permettant à l'ayant-droit d'exercer l'action contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel le dommage ou le retard se sont produits, puisse présenter des difficultés.

M. HOSTIE demande si le droit d'option de l'ayant-droit ne doit pas être éteint lorsqu'il a intenté son action à un transporteur.

Il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction d'examiner cet article, en tenant compte de la proposition de M. Droin et d'insérer dans cet article une phrase stipulant qu'une fois l'action intentée, le droit d'option doit être éteint.

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 34, ainsi rédigé :

" Lorsque, en transport par des voituriers successifs, conformément aux dispositions de la présente convention, le premier ou le dernier voiturier a payé une indemnité pour perte, avarie ou retard, en vertu des dispositions de la présente Convention, il possède un recours contre les voituriers qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

" a) le voiturier qui, d'après les règles de la présente Convention, est responsable d'un dommage survenu doit rembourser le montant des dommages-intérêts que le premier ou le dernier voiturier a payé en vertu des règles de la présente Convention,

" b) si plusieurs voituriers sont responsables, la part à payer par tout voiturier doit être fixée proportionnellement au montant des dommages dont est responsable chacun des voiturier. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux, d'après les principes énoncés à la lettre c),

" c) s'il ne peut être prouvé lequel ou lesquels des voituriers sont responsables, la charge de l'indemnité est répartie entre tous les voituriers à l'exception de celui qui prouverait qu'il n'est pas responsable. Chaque voiturier sera responsable proportionnellement à la part de la rémunération lui revenant "

Le PRESIDENT demande si les Participants à la session peuvent trouver une meilleure répartition de l'indemnité entre

les transporteurs ayant concouru au transport que la rémunération.

M. BERNIERI fait ressortir que ce serait plus facile si la répartition s'effectuait d'après les distances kilométriques. Ce mode de répartition est motivé par le fait que la probabilité pour un transporteur d'avoir causé le dommage augmente en raison directe de la longueur kilométrique du transport en question.

M. DROIN partage l'opinion de M. Bernieri.

M. GREEBE fait observer qu'il n'y a pas, en général, de rapport entre les frais de transport et la distance kilométrique, et il trouve, pour cette raison, le système de l'avant-projet préférable.

Après une discussion, il est décidé de conserver le principe de l'avant-projet et de renvoyer l'article au Sous-Comité de rédaction, qui sera prié de remanier le texte.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 35, ainsi conçu :

" Dans le cas d'insolvabilité de l'un des voituriers, la part lui incombant et non payée par lui est répartie comme indiqué à l'article 34, par. c), entre tous les autres voituriers ".

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le PRESIDENT passe à l'article 36, ainsi rédigé :

" Le voiturier contre lequel sera exercé un des recours prévus aux articles 34 et 35 ci-dessus, n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le voiturier exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui ait été dûment signifiée et qu'il ait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais

" impartis pour la signification et pour l'intervention.

" Le voiturier qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les voituriers intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés ".

Cet article est adopté sans observation.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 37, ainsi conçu :

" Nonobstant les dispositions susdites précédentes concernant le recours des voituriers entre eux, ces derniers seront libres de convenir des dispositions différentes ".

Aucune observation n'étant faite, cet article est adopté.

Le Président indique que M. MORGANTI a fait ressortir dans ses observations qu'il serait opportun d'ajouter un article prévoyant la prescription de l'action en recours.

M. DROIN propose une disposition stipulant que le transporteur qui veut exercer un recours doit réclamer dans un certain délai.

Après discussion, il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction d'élaborer un article stipulant que l'action en recours est prescrite un an après le paiement d'une indemnité.

Dispositions
diverses.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 38 de l'avant-projet et y ajoute des explications :

" Toute personne, autre que le voiturier ou son préposé, qui assume professionnellement la garde et la surveillance des marchandises en cours de transport sous l'empire de la présente Convention sera responsable à l'égard du voiturier duquel il a reçu les marchandises, de toute perte,

" avarie ou retard, conformément aux règles énoncées aux articles 31 et 32 de la présente Convention, et concernant la responsabilité des voituriers successifs ".

Après un échange de vues pendant lequel on a révoqué en doute la possibilité de rendre la douane responsable de la marchandise dans le temps qu'elle l'a sous sa garde et surveillance, cet article est adopté.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 39, ainsi conçu :

" Toute clause ou convention autre que celles prévues à l'article 37 ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire à la responsabilité prescrite par la présente Convention ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des articles différents de la présente Convention, est nulle et de nul effet ".

Cet article est adopté sans observations.

Le PRESIDENT propose au Comité de tenir une séance plénière le mercredi, 23 Février, à 9 heures, jusqu'au déjeuner, et une autre séance plénière le jeudi, 24 Février, à 9 heures.

Personne ne demandant plus la parole, le PRESIDENT lève la séance à 18 h. 15.

23 février 1949

La séance est ouverte à 9 h. 30.

Responsabilité
du transporteur
pour perte,
avarie ou re-
tard.

Le PRESIDENT appelle la question 6 de l'ordre du jour : Responsabilité du voiturier pour perte, avarie ou retard et indique qu'au sein du Comité deux projets ont été présentés concernant la responsabilité du transporteur vis-à-vis des marchandises.

L'un de ces projets, adopté dans l'avant-projet de convention, est fondé sur la responsabilité en cas de faute avec la condition que c'est au transporteur qu'il incombe de fournir la preuve libératoire. Ce projet, cependant, fait mention de certaines circonstances impliquant le danger tout spécial d'un tel 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 transporteur ait contribué au dommage. Ce règlement est fondé sur le principe sanctionné dans les règles de La Haye, et qui peut être retrouvé aussi dans la C.I.M.

L'autre projet, préparé par MM. Van Gunst, Greebe et Adriaanse (Doc. M. 4 et 5) prévoit aussi une division de la responsabilité mais propose une division fixée d'avance empiriquement pour chaque cas où un dommage se manifeste, par exemple dommage par le feu (incendie), bris, perte, avarie (pourriture), fait d'autres liquides ou d'autres marchan-

doit ainsi en principe, selon ce projet, être responsable d'une certaine part du dommage, par ex. 20 %, tandis que le transporteur est responsable du reste, 80 %, indépendamment de la cause du dommage.

Le PRESIDENT fait observer que d'après les observations faites par M. Thrupp, délégué du Royaume Uni à la Commission Economique pour l'Europe au Secrétariat de cette Commission (Doc. M 2), on a tenu en Angleterre une réunion entre les transporteurs, les usagers et les représentants de la Commission anglaise de transport, le 11 février 1949, et qu'à cette occasion il a été convenu des principes suivants :

Il ne doit pas y avoir une division arbitraire de la responsabilité pour perte, avarie ou retard entre le transporteur et l'expéditeur, et le transporteur doit être complètement responsable et soumis aux conditions du contrat. Le contrat doit, autant que possible, fixer qui est responsable dans les différentes circonstances. La responsabilité du transporteur doit être limitée selon le contrat uniforme à une somme ne dépassant pas 200 livres sterling par tonne et l'expéditeur doit prendre une assurance de l'excédent.

Le PRESIDENT attire ensuite l'attention des Participants à la réunion sur les observations faites par le directeur de l'Office Fédéral suisse des transports (Doc. M. 10, p. 2).

Enfin, le PRESIDENT rappelle que le Sous-Comité des transports routiers a estimé, dans sa résolution n° 2, du 25 Janvier 1949, que " tout en recherchant des types de contrat de transport tenant compte, en premier lieu, des particularités des transports routiers, il y aura lieu de mettre en harmonie les règles applicables aux contrats de transport des marchandises par divers

moyens de transport " (Doc. M. 9).

Le PRESIDENT donne la parole à M. Greebe pour présenter le projet préparé par MM. Greebe, van Gunst et Adriaanse.

M. GREEBE renonce à la parole en faveur de M. Spat.

M. SPAT indique qu'il y a, en réalité, trois projets, le projet adopté dans l'avant-projet, celui de M. Greebe et le projet suisse (Voir Doc. M. 10, p. 2). La question de savoir quel est le meilleur des projets est une question d'assurance. Il faut aussi savoir quel est le projet qui offre les primes d'assurance les moins chères. Les transporteurs ne peuvent prendre position vis-à-vis d'aucun de ces projets avant que les assurances aient fait connaître les primes relatives aux différents projets.

M. SCHWEIZER fait ressortir que les transporteurs routiers veulent prendre sur eux la plus grande responsabilité. Il est de leur intérêt de le faire pour avoir la possibilité de soutenir la concurrence avec les chemins de fer. Dans le projet suisse, on a essayé de trouver une solution qu'il soit possible aux transporteurs suisses d'approuver.

Le PRESIDENT constate que, parmi les autres conventions internationales en matière de transport, les règles de La Haye et la Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (C.V.) consacrent la théorie de la faute, tandis que la C.I.M. applique, en principe, la théorie du risque.

L'article 3, alinéa 2 des règles de La Haye, stipulent que le transporteur procédera de façon appropriée et avec soin

au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et déchargement des marchandises transportées. On doit comparer avec cet article l'article 4, alinéa 2, alinéa où nous trouvons énumérée une liste de 17 cas, dans lesquels le transporteur n'est pas responsable des dommages causés. Cette liste comprend les faits du chargeur, le vice de la marchandise, le déroutement en vue de sauvetage de vies ou de biens, ou déroutement raisonnable, et les faits qui rentrent dans la notion de force majeure. De plus, cet alinéa, sub lettera q), porte que, ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour la perte ou le dommage résultant ou provenant de toute autre cause que du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur; le fardeau de la preuve incombera cependant à la personne qui réclamera le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de démontrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur, n'ont contribué à la perte ou au dommage. Il est stipulé enfin que le transporteur n'est pas responsable si la perte ou le dommage proviennent des fautes de ses préposés dans la navigation ou dans la conduite du navire.

Ces règles s'appliquent soit aux pertes ou aux dommages causés à la marchandise même, soit au dommage résultant du retard dans la livraison.

La C.V. consacre le même principe. Selon l'article 20 de la C.V., le transporteur aérien n'est pas responsable s'il prouve que lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou encore qu'il leur était impossible de les prendre. A côté de cette règle principale, la

C.V. porte que le transporteur aérien ne sera non plus responsable s'il fait la preuve que la perte ou le dommage sont dûs à une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation et que, à tous autres égards, lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires en vue d'éviter le dommage.

D'après l'article 27 de la C.I.M., le chemin de fer est responsable, en principe, de tout dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise ainsi que des avaries qu'elle subit. La C.I.M. mentionne cependant deux groupes de causes d'exonération de la responsabilité. Ces deux groupes se distinguent par l'attribution du fardeau de la preuve. Le premier groupe comporte les causes énumérées à l'article 27, par. 2, et dont le chemin de fer ne peut se prévaloir qu'à condition de prouver que le dommage est résulté d'une de ces causes; le second groupe réunit les causes d'exonération par rapport auxquelles le chemin de fer bénéficie des présomptions de droit prévues à l'article 28, par. 2, et à l'article 31.

Les causes exonératoires des responsabilités énumérées à l'article 27, par. 2, sont les suivantes : La faute de l'ayant-droit, l'ordre de l'ayant-droit ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, le vice propre de la marchandise et le cas de force majeure. La C.I.M. ne définit pas de plus près la notion de " force majeure ". Conformément à l'article 53 de la C.I.M., cette notion doit être précisée par les lois et règlements nationaux. La jurisprudence des différents Etats retient communément trois états de fait comme des éléments essentiels de la force majeure en tant que notion applicable en droit ferroviaire :

- 1°) la cause ou l'origine de l'évènement en question doit être extérieure à l'exploitation du chemin de fer;
- 2°) il doit s'agir

d'un évènement extraordinaire et imprévisible; 3°) Cet évènement et ses effets dommageables doivent être inévitables.

Les différentes causes privilégiées emportant exonération de responsabilité sont les suivantes : le transport en wagons découverts, effectué d'après des tarifs ou des conventions avec l'expéditeur, l'absence ou la défectuosité de l'emballage; les opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire; la nature intrinsèque de certaines marchandises ayant pour conséquence des bris, la rouille, une détérioration intérieure et spontanée, un coulage extraordinaire, dessiccation ou déperdition; la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète surtout, des objets qui sont exclus du transport comme matières sujettes à explosion ou inflammation spontanée; et les transports d'animaux vivants effectués sans ou avec escorte.

Selon l'article 27, par. 1 de la C.I.M., le chemin de fer est responsable du dommage causé par suite de retard. Le chemin de fer est exonéré pourtant s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier (art. 27, par. 3).

La responsabilité est cependant limitée par les stipulations de l'article 11 de la C.I.M. sur les délais de livraison, c'est-à-dire les délais d'expédition et les délais de transport. Si le chemin de fer ne dépasse pas ces délais, il n'y a pas de responsabilité pour retard de livraison.

Enfin, le PRESIDENT fait ressortir que le projet suisse correspond, dans sa structure, à la C.I.M.

M. van GUNST fait observer qu'il est responsable du " projet de M. Greebe ". Ce projet se base sur l'idée que la conception de " faute " est trop vague et qu'il est impossible de fonder sur elle la responsabilité. Il vaut mieux prendre la théorie du risque comme base. Le système consacré dans son projet est avantageux en ce sens qu'il diminuera les dépenses de règlement des dommages-intérêts et aussi, par suite, les primes d'assurances, donc, les frais de transport. Enfin, le projet est aussi plus juste que les autres projets.

M. DROIN estime qu'il est juste, du point de vue moral et humain, d'abandonner la théorie de la faute.

M. INGWERSEN fait observer que ce n'est qu'une question d'assurance. Les usagers sont toujours obligés d'assurer la marchandise, c'est-à-dire de prendre une assurance contre les risques des transports.

Il demande à M. Adriaanse si les compagnies d'assurance doivent avoir, selon le projet néerlandais, un recours contre les transporteurs.

M. ADRIAANSE indique que, selon le projet néerlandais, l'expéditeur doit prendre une assurance contre les risques de transports sur la valeur de la marchandise, tandis que le transporteur assurera sa responsabilité civile en ce qui concerne les pertes, avaries ou retard. Si, par exemple, la marchandise est endommagée, l'assureur de l'expéditeur payera à l'expéditeur le montant de son assurance. Puis, cet assureur aura un recours contre l'assureur du transporteur en conformité avec la division de la responsabilité dans le projet néerlandais. Avec ce système, on diminuera le nombre des procès en

dommages-intérêts et, par suite aussi, les primes d'assurance.

M. INGWERSEN fait ressortir que la division de la responsabilité entre l'assureur l'expéditeur et l'assureur du transporteur est une question à régler entre eux, et les assureurs peuvent, même avec le système de l'avant-projet, fixer d'avance la division de la responsabilité entre eux. Mais il ne faut pas oublier qu'en général l'assurance de l'expéditeur n'est pas à tous risques. Dans ce cas, le système néerlandais n'est pas du tout satisfaisant.

M. ANDERSEN dit ce qui suit : " Les assurances touchant de très près la Convention sont : 1) L'assurance contre les risques des transports sur les marchandises et 2) Les assurances relatives à la responsabilité civile du transporteur, à savoir l'assurance obligatoire selon la loi, si elle existe et si elle comprend des avaries aux marchandises transportées contre paiement au cours du transport assuré, et l'assurance pour une responsabilité supplémentaire prise par le transporteur lui-même afin de couvrir cette responsabilité excédant celle prévue plus haut ou, si telle assurance manque, de couvrir tout le montant assurable de la responsabilité

" Il faudra ensuite prendre en considération l'assurance pour responsabilité incombant à une autre partie dans le contrat de transport de marchandises, par exemple le commissionnaire-expéditeur.

" On doit tout d'abord considérer quel changement pourrait éventuellement apporter la nouvelle Convention dans la situation telle qu'elle est.

les transporteurs. Plusieurs des assureurs aux Pays-Bas sont anglais et ils assurent aux mêmes conditions que les assureurs néerlandais.

La répartition du projet néerlandais est fondée sur les matériaux statistiques aux Pays-Bas. Peut-être la spécification des espèces d'avaries est-elle trop limitée, mais elle ne constitue qu'un exemple : si le système est adopté, il faut, en outre, étudier la spécification.

M. ANDERSEN fait observer qu'il n'y a pas d'assureurs qui couvrent tous les risques.

Le PRESIDENT indique que les assureurs suédois désirent limiter la responsabilité de l'assurance civile en deux cas. En premier lieu, ils sont peu enclins à admettre la responsabilité au-dessus des pertes et des avaries - pour retard à la livraison, spécialement s'il n'y a aucune précision à ce sujet. En deuxième lieu, ils désirent limiter la responsabilité de l'assureur à la faute simple, excluant donc la cause dol et la faute lourde, celles-ci étant commises soit par le transporteur, soit par ses agents ou préposés. Les assureurs suédois jugent nécessaire que l'assuré lui-même prenne le risque.

Le PRESIDENT informe aussi l'assemblée qu'il a reçu d'une Compagnie d'Assurances en Suède, un memorandum concernant le projet néerlandais, qui est conçu en ces termes :

- " Sans entrer dans les détails des exemples présentés
- " pour prouver la thèse des risques élevés des transports routiers,
- " nous ne sommes pas d'accord avec la conclusion que
- " ces plus grandes difficultés aient été la cause du fait
- " que le transport par route international ait manqué

" jusqu'ici de règles de responsabilité déterminées. La cause
" doit plutôt être qu'il s'agit d'une espèce de transport rela-
" tivement nouvelle.

" De plus, en ce qui concerne la proposition de dresser
" une spécification des espèces d'avaries, nous sommes d'avis
" que l'on éprouverait des difficultés à la réaliser en prati-
" que. Il faut compter non seulement sur un nombre important de
" telles espèces d'avaries, mais aussi qu'à la répartition, on
" peut être forcé de considérer plusieurs espèces, tantôt co-
" ordonnées, tantôt subordonnées, plusieurs espèces d'avaries
" pouvant être en question, par exemple, à un incendie. Nous
" supposons que la répartition de la responsabilité pour les
" divers groupes serait fondée sur des matériaux statistiques.
" De quelle manière a-t-on pensé se les procurer, et cette ré-
" partition sera-t-elle faite sans tenir compte de la route,
" du voiturier, de la nature de la marchandise, de l'emballa-
" ge, etc.? Il nous paraît très difficile de fixer la limite
" de " justice and expediency " à un changement de la réparti-
" tion. Le proposant lui-même étant d'avis que des cas peuvent
" se produire où l'expéditeur aura la possibilité de changer
" la répartition de la responsabilité, il veut laisser cette
" possibilité ouverte. Nous supposons que la culpa sous une
" forme quelconque entraînera la nécessité d'une nouvelle ré-
" partition. On ne dit cependant pas pourquoi, seul, l'expédi-
" teur aura cette possibilité. Il est plus important que le
" proposant sache qu'une constatation de la cause de l'avarie
" soit tout de même à prendre pour base, constatation que l'on
" n'a pas prévue et pour laquelle on n'a établi aucune règle.
" Le proposant croit que les difficultés pourraient

" être résolues par une assurance avec des primes bien déter-
" minées. Il fait ressortir qu'un voiturier n'aurait actuelle-
" ment pas la possibilité de couvrir une assurance aux condi-
" tions étendues dont dispose un expéditeur. Il a oublié que
" la raison est que l'on ne connaît, dans le premier cas, ni
" la valeur, ni la nature de la marchandise. Si l'on dispose
" des mêmes renseignements nécessaires pour déterminer le ris-
" que, il n'y a aucune raison de tenir compte de celle des
" parties qui avise l'assurance.

" En réalité, il semblerait que l'assureur éprouve de
" toutes autres difficultés à fonder un contrat sur le prin-
" cipe de responsabilité proposé. Une constatation lui man-
" quant, l'assureur doit apporter dans son calcul de prime
" une attention particulière au fait qu'il ne peut se dispen-
" ser des bases d'exemption que le projet principal a emprun-
" tées aux règles de La Haye. Si l'on y ajoute qu'il faut en-
" core compter sur des recours du côté de l'expéditeur, il se
" dit que les frais de prime seront importants, même si l'as-
" sureur, en principe, ne répondait que d'un certain pourcen-
" tage de l'avarie. Une assurance double, superflue et coûteu-
" se serait le résultat.

" Le projet principal de la commission répartit logi-
" quement la responsabilité, suivant la faute du voiturier,
" et en modifiant la présomption, on a pleinement tenu compte
" de l'argumentation du voiturier.

" En conclusion, nous désirons dire que cette intéres-
" sante proposition représente un effort digne d'éloges pour
" éliminer les difficultés qui doivent indubitablement appa-
" raître lors de la répartition de la responsabilité. Il nous

.....

" semble cependant très difficile de la réaliser techniquement
" et elle doit entraîner des frais d'assurance trop onéreux et
" superflus, chose qui influe, finalement, sur les frais de
" transport et détourne par suite du but visé ".

Enfin, le PRESIDENT fait savoir qu'il a reçu de M. Per Eriksson, Vice-Président de l'I.R.U., une lettre concernant le projet néerlandais et résume la teneur de cette lettre (Doc. M.13).

M. DROIN estime qu'il n'y a pas de raison de continuer la discussion maintenant. Il faut entendre l'opinion des assureurs.

Le PRESIDENT fait observer qu'il faut, premièrement, savoir s'il y a, en général, possibilité d'accepter le projet néerlandais. Il demande aux Participants s'ils croient probable que leurs Gouvernements acceptent le système avec une division de la responsabilité d'avance. Personnellement, il en doute. Il y a aussi une autre raison de repousser ce projet : c'est le voeu du Sous-Comité des Transports routiers de mettre, autant que possible, en harmonie les règles applicables aux contrats de transport des marchandises par divers moyens de transport. Si le système d'une division préalable de la responsabilité est adopté, la coordination des divers moyens de transport est notablement compliquée.

M. DROIN déclare, à propos de la question du Président, qu'il ne peut pas répondre pour la France.

M. ANDERSEN fait ressortir que la dépense totale des primes d'assurance sera le même, quel que soit le système que l'on accepte.

M. GRAF estime que le projet néerlandais sera plus

coûteux pour les transporteurs que le système de l'avant-projet.

M. JANSSEN propose d'envoyer aux Gouvernements, par l'intermédiaire du Groupe de travail chargé des questions juridiques, un questionnaire sur la responsabilité du transporteur.

M. SPAT propose qu'on termine l'examen de l'avant-projet mais qu'on élabore, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur, deux projets : l'un fondé sur le système adopté dans l'avant-projet, et l'autre sur le système néerlandais, sans se prononcer en faveur de l'un et l'autre.

M. BELTRAMELLI estime la proposition de M. Janssen prématurée. Le projet néerlandais est tout à fait impossible à réaliser internationalement.

M. INGWERSEN se rallie à l'idée présentée par le Président, mais s'oppose à la proposition de M. Janssen. Les membres de l'Institut et de la CCI sont en majorité. Si l'I.R.U. ne peut accepter leur projet, il pourra joindre au rapport du Comité un autre projet.

M. HOSTIE estime qu'il vaudrait mieux que le Comité fût unanime avant d'envoyer un avant-projet au Groupe de travail chargé des questions juridiques.

M. GREEBE fait ressortir que les représentants de l'I.R.U. sont prêts à discuter l'avant-projet, mais sous toutes réserves. Ils ne peuvent pas se décider définitivement pour un système avant de savoir combien il faut payer pour les primes d'assurance.

M. van GUNST propose qu'on continue la discussion de

l'avant-projet et qu'on revienne à ce sujet en traitant des différents articles

M. ANDERSEN propose qu'on ne prenne pas en considération la question d'assurance.

M. JANSSEN trouve cette proposition absurde, la solution du problème de la responsabilité ayant des rapports étroits avec la possibilité d'assurer contre les risques de transports.

M. ANDERSEN répond que les assureurs ne peuvent pas fixer une prime d'assurance définitive. Il est possible que les assureurs soient obligés d'augmenter les primes après une expérience de quelques années. On peut trouver aujourd'hui que les primes d'assurance sont meilleur marché pour un système que pour un autre, mais, après une expérience de quelques années, constater que le dernier système est moins lourd pour le transporteur et que les primes d'assurance pour ce système doivent être diminuées tandis que l'expérience de l'autre système est inverse.

Il est décidé de continuer la discussion des articles 16 - 27 de l'avant-projet de convention.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 16, ainsi rédigé :

" La période du transport, au sens de la présente convention, s'étend du moment où les marchandises ont été remises soit au voiturier lui-même, soit à ses agents ou préposés, jusqu'au moment où elles ont été livrées au destinataire lui-même ou à ses agents ou préposés; ou encore, si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, jusqu'au moment où elles ont été remises au détenteur légitime de l'exemplaire négociable; si, enfin, la livraison n'a pu avoir lieu, jusqu'au moment où le voiturier les a déchargées au lieu de destination. "

M. SCHWEIZER demande si le transporteur est responsable de la marchandise quand elle est mise en son dépôt.

Le PRESIDENT répond que, d'après l'avant-projet, la responsabilité du transporteur ne commence pas seulement avec le transport proprement dit. Elle commence dès le moment où la marchandise a été remise au transporteur ou à un de ses agents dans ses magasins ou entrepôts. Il s'agit ici de la responsabilité née du contrat de transport. Mais la responsabilité du transporteur peut aussi être engagée contractuellement par l'effet d'un contrat de dépôt, soit avant le transport, soit après son exécution.

M. GREEBE propose la suppression des mots " à ses agents ou préposés " comme superflus. Puis, il demande si les mots " au lieu de destination", au dernier alinéa, sont nécessaires.

M. ADRIAANSE propose que les mots " les marchandises ont été remises au voiturier ", soient remplacés par les mots " les marchandises sont prises en charge par le transporteur ".

Il est décidé d'envoyer cet article au Sous-Comité de rédaction qui est chargé d'en modifier le texte dans le sens des observations formulées au cours de la discussion.

M. SCHWEIZER propose qu'on élabore plusieurs projets pour donner aux assureurs la possibilité de faire savoir quel projet sera le meilleur marché au point de vue de l'assurance.

Il en est ainsi décidé.

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 17, ainsi rédigé :

.....

Causes de la " 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 retard 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 ".

M. SCHWEIZER estime que les transporteurs ne peuvent assumer la responsabilité du retard, car les transporteurs ne peuvent pas aujourd'hui s'assurer contre ce risque.

M. ADRIAANSE certifie l'exactitude de cette dernière déclaration.

M. ANDERSEN déclare qu'il n'est pas sûr que le transporteur puisse être raisonnablement tenu pour responsable de n'importe quel retard dans la livraison des marchandises. Le retard comme risque séparé est inassurable, que ce soit dans l'assurance maritime ou comme un risque de responsabilité. Quand le retard est causé par un danger contre lequel il y a eu assurance, il peut être couvert comme faisant corps avec un tel danger, mais d'habitude, cela ne se passe pas ainsi. Par conséquent, les risques resteront du côté du transporteur lui-même. Or, il ressort clairement de la Convention que le transporteur est responsable pour n'importe quel préjudice provoqué par sa faute, etc.. En cas de faute ou d'actes nuisibles, il peut être considéré comme responsable des dommages ou pertes causés par un retard, non en tant que risque séparé, mais comme lié à d'autres risques similaires contre lesquels il y a possibilité d'assurance.

M. ANDERSEN est d'avis qu'il est raisonnable de reprendre en considération ce point de vue, parce que les conditions sont autres pour les transports par route que pour ceux par chemin

de fer ou par air.

M. INGWERSEN est étonné d'entendre que les transporteurs ne sont pas prêts à répondre du retard. Il faut au moins qu'ils soient responsables quand le transport n'a pas été effectué dans le délai convenu.

M. GREEBE estime que c'est impossible.

Le PRESIDENT propose la suppression des mots : " ou à défaut d'un tel délai, dans un délai raisonnable ", c'est-à-dire que les transporteurs ne seront responsables du retard à la livraison que dans le cas où le délai est convenu.

M. SCHWEIZER désire une rédaction encore plus vague.

M. GREEBE indique que les transporteurs sont prêts à être responsables du retard à des conditions qu'ils peuvent fixer dans tous les cas. Il propose pour cela la suppression de la disposition du retard.

M. DOZOL fait ressortir que les transporteurs français s'engagent déjà aujourd'hui à transporter les marchandises dans un délai convenu, et il ne voit pas l'inconvénient d'avoir une disposition concernant le retard.

M. SCHWEIZER estime que, seul, le transporteur lui-même, et non pas son conducteur, doit avoir le droit de convenir d'un délai, et que cet accord doit être fait par écrit.

Après une discussion, il est décidé que le transporteur doit être responsable du dommage résultant de la perte et des avaries, que le transporteur doit également être responsable du

retard à la livraison et qu'il y a retard quand le transport n'a pas été effectué dans le délai convenu par écrit.

La prochaine séance plénière est alors fixée au jeudi, à 9 heures, et la séance est levée à 12 h. 50.

24 Février 1949

La séance est ouverte à 9 h. 05 et la discussion de l'avant-projet de convention est reprise.

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

" Le voiturier n'est pas responsable s'il prouve que la perte, le dommage ou le délai n'est pas imputable, totalement ou partiellement, à un manque de diligence raisonnable de sa part ou de la part de ses agents ou préposés ".

M. GREEBE déclare que les mots : " diligence raisonnable " paraissent trop vagues. Il faut trouver une formule plus claire.

Il se demande si un transporteur hollandais qui ne retourne pas le fromage transporté toutes les douze heures manque de " diligence raisonnable ". Il ajoute que tout le monde, aux Pays-Bas, sait qu'il faut retourner le fromage.

M. JANSSEN est du même avis que M. Greebe.

M. van GUNST répond qu'il est évident qu'un transporteur hollandais se chargeant de transporter du fromage montre un manque de diligence raisonnable s'il néglige de retourner le fromage, chose qu'il sait devoir faire pour ne pas avarier le fromage.

MM. INGWERSEN et DOZOL partagent l'avis de M. van Gunst.

Le PRESIDENT reconnaît que les mots " diligence raisonnable " ne sont pas parfaits, mais il a été impossible de

.....

trouver une formule pleinement satisfaisante. C'est une question d'appréciation de fait par le juge.

M. SCHWEIZER fait ressortir qu'il faut, dans chaque cas spécial, juger si le transporteur n'a pas commis de faute, s'il a agi en bon voiturier.

M. INGWERSEN déclare se rallier à l'interprétation de M. Schweizer.

M. BELTRAMELLI trouve que les mots " diligence raisonnable " ne sont pas suffisants, et il estime que c'est la tâche du Comité de trouver une disposition satisfaisante.

M. SPAT se prononce en faveur du texte de l'avant-projet.

M. GROENMAN propose que le transporteur soit exonéré s'il prouve qu'il a appliqué une diligence raisonnable à l'exécution d'un transport normal.

L'étude de cet article est envoyé au Sous-Comité de rédaction.

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 19, ainsi rédigé :

" 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 résulte de faits susceptibles de causer telle perte, avarie ou retard, en dehors de toute faute, soit du voiturier, soit de ses agents ou préposés, il y a présomption de l'absence d'une telle faute, à moins que les circonstances ne prouvent le contraire.

" De tels faits peuvent être :

" a) un incendie;

- " b) des accidents de route causés par des événements extraordinaires au cours du transport;
- " 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) un acte ou 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 soit, partiellement, ou complètement;
- " h) émeutes ou troubles civils;
- " i) freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- " j) insuffisance d'emballage;
- " k) insuffisance ou imperfection de marques;
- " l) transport en véhicules plateaux, en tant que ce mode de transport a été convenu ou qu'il est usuel;
- " m) un chargement ou un déchargement de la marchandise effectué entièrement par l'expéditeur, le réceptionnaire ou leurs agents ou préposés;
- " n) transports des animaux vivants pourvu que des précautions d'usages aient été prises par le voiturier."

Le PRESIDENT indique qu'il incombe à l'expéditeur de prouver quelles marchandises il a remises au transporteur, ainsi que leur état et leur conditionnement. Ceci ressort partiellement de la lettre de voiture. Le transporteur ne pouvant accuser réception des marchandises que dans la mesure où il peut contrôler aisément quelles marchandises il a reçues et l'état et le conditionnement dans lequel les marchandises ont été reçues, la lettre de voiture n'est prima facie evidence que de marques, nombre, quantité ou poids et de l'état et du conditionnement apparent des marchandises..

.....

L'élément constitutif de la responsabilité des transporteurs, d'après l'article 18 de l'avant-projet, est que les dommages soient causés par une faute du transporteur ou une faute de ses agents ou préposés; mais le fardeau de la preuve de l'absence d'une telle faute incombe au transporteur. Une atténuation du fardeau de la preuve du transporteur quant à l'absence de faute et de négligence a, toutefois, dans une certaine conformité avec les principes des règles de La Haye et de la Convention de Berne, été proposée pour le cas où les risques de pertes et de dommages ont été particulièrement marquants. Dans ces cas, la charge de la preuve du transporteur est considérée comme ayant été remplie par la preuve que la perte, le dommage ou le délai est survenu dans des circonstances extraordinaires, pleines de risques. La conséquence en est une présomption de l'absence de faute et de négligence, jusqu'à ce que les circonstances - ipso facto ou démontrées par les opposants - prouvent le contraire. L'énumération de ces circonstances de risques a été tirée des règles de La Haye, mais elle est dans une certaine concordance aussi avec les règles correspondantes de la Convention de Berne. Ces circonstances sont, soit d'un caractère qui s'approche de la force majeure, soit des faits qui sont en quelque sorte liés à des actes ou omissions de l'expéditeur ou des qualités de la marchandise elle-même.

M. DOZOL déclare qu'il approuve, en principe, la proposition faite dans l'avant-projet, mais il suggère d'insérer dans le paragraphe b), après le mot " route ", la phrase suivante " et des pannes de véhicule en route ".

Après une brève discussion, le PRESIDENT propose

d'insérer entre les paragraphes a) et b) un autre paragraphe ainsi conçu :

" Une avarie mécanique, pourvu que le transporteur ait exercé une diligence raisonnable pour mettre le véhicule en bon état de fonctionnement ".

M. GREEBE demande qui est responsable si le conducteur fait une erreur de conduite.

Le PRESIDENT répond que, d'après l'avant-projet, le transporteur en est naturellement responsable. Dans le contrat de transport, on n'a jamais hésité à rendre en principe responsable le transporteur de l'inexécution provenant du fait d'une personne régulièrement chargée d'exécuter. Dans les règles de La Haye et la Convention de Varsovie, il est cependant stipulé que le transporteur n'est pas responsable si la perte ou le dommage proviennent des fautes de ses préposés dans la navigation ou dans la conduite du moyen de transport.

M. INGWERSEN estime que les usagers ne peuvent pas accepter qu'on exclut la responsabilité pour fautes du conducteur dans le transport par route. Cette question est de la plus grande importance.

M. BELTRAMELLI appuie la déclaration de M. Ingwersen.

M. KONIG, au contraire, trouve qu'il n'y a juridiquement aucune raison de rendre le transporteur responsable d'une chose hors de son contrôle et de sa participation.

M. DROIN fait observer qu'en France, les conducteurs passent un examen médical par les soins des assurances avant

d'être autorisés à transporter des marchandises.

M. SCHWEIZER déclare qu'il ne peut pas se prononcer sur le système de l'avant-projet sans savoir si ce projet, du point de vue de l'assurance, est meilleur marché que le projet suisse.

Pour cette raison, il propose qu'on élabore deux projets de l'article 19, l'un fondé sur le système de l'avant-projet, et l'autre sur le projet suisse, et qu'on demande ensuite aux assureurs quel projet sera le meilleur marché.

M. SPAT se rallie à la proposition de M. SCHWEIZER.

Après une brève discussion, la proposition de M. Schweizer est adoptée.

Le PRÉSIDENT fait observer que, si l'on ne se met pas d'accord pendant cette session, il faut tenir encore une réunion avant qu'on présente un projet au Groupe de travail. Il est cependant impossible de tenir encore une session avant le 10 Mai, date à laquelle le Groupe de travail se réunira.

M. HOSTIE informe qu'il est à présumer que le Groupe de travail ne se réunira pas avant le 31 Mai.

Après un échange de vues, auquel prennent part le Président, MM. Spat, Ingwersen, Hostie, Schweizer et Janssen, il est décidé de tenir une session à Genève, approximativement, les 23 et 24 Mai 1949.

M. DOZOL s'oppose à ce que les transporteurs soient tenus de s'assurer contre les conséquences pouvant résulter de

leur responsabilité en cas de perte, avarie ou retard. C'est une chose que chaque pays doit régler séparément.

M. BELTRAMELLI appuie la déclaration de M. Dozol.

Le PRESIDENT annonce que la discussion reprendra le lendemain matin, 25 Février, à 9 heures.

La séance est levée à 12 h. 10.

25 Février 1949

La séance est ouverte à 9 h. 05 et le PRESIDENT reprend la discussion au point où elle a été interrompue.

Le PRESIDENT propose une nouvelle rédaction du paragraphe a) de l'article 19, ainsi conçue :

" Un incendie ou une panne de véhicule pourvu que, dans l'un
" ou l'autre cas, le transporteur prouve qu'il a exercé une
" diligence raisonnable pour mettre le véhicule dans un
" état satisfaisant au moment où le transport a commencé ".

Cette proposition est adoptée.

En ce qui concerne le paragraphe b), M. DROIN propose que le mot " extraordinaires " soit remplacé par le mot :
" extérieurs ".

M. HOSTIE propose une nouvelle rédaction du paragraphe b), ainsi conçue :

" des accidents de route résultant de circonstances
" extérieures au véhicule que le conducteur n'aurait pu
" éviter et auxquelles il n'aurait pu porter remède ".

Ce texte est adopté.

M. SCHWEIZER propose que le texte du paragraphe m) de l'avant-projet soit remplacé par le paragraphe 2 c) du projet suisse.

Il est décidé que pour la rédaction du paragraphe m) de l'article 19, le Sous-Comité de rédaction prenne pour base

le paragraphe 2 b) du projet suisse.

Le PRESIDENT, pour satisfaire au désir de M. Greebe, propose d'ajouter à l'article 19 un autre paragraphe ainsi conçu :

" Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que le
" dommage provient d'une faute dans la conduite du véhicule
" de son préposé et que, à tous égards, lui et ses préposés
" ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dom-
" mage ".

M. DROIN estime cette proposition impossible à accep-
ter.

M. INGWERSEN se montre fermement hostile à cette pro-
position, qu'il trouve contraire à l'ordre public.

M. SCHWEIZER fait ressortir qu'il est, en principe,
tout à fait d'accord avec M. Ingwersen, et qu'il n'a proposé que
l'élaboration de deux projets pour les envoyer aux assureurs.

M. GREEBE fait observer qu'il n'a pas proposé que les
transporteurs ne soient pas responsables d'une faute dans la
conduite du véhicule, et il ajoute qu'il est content du nouveau
texte du paragraphe 19 b).

Le PRESIDENT déclare que, dans ces conditions, il re-
tire son amendement.

M. GREEBE demande si l'on ne doit pas compléter la
liste d'exemples avec les faits indiqués sous le paragraphe
2 d) du projet suisse.

Il ajoute que le Sous-Comité de rédaction doit aussi
examiner si l'on ne peut pas insérer au paragraphe i) de l'avant-

projet de convention les exemples donnés au paragraphe e) du projet suisse.

M. SPAT déclare se rallier à la dernière proposition; cependant, ne doit pas être renversée la charge de la preuve dans les cas où on emploie un véhicule spécialement équipé dans ce but.

M. SCHWEIZER déclare qu'on ne peut s'assurer contre ces risques. Il propose que la présence de ces risques renverse la charge de la preuve sauf dans les cas où il y a une convention contraire.

M. van GUNST propose que la diligence raisonnable du transporteur soit présumée lorsque le dommage résulte de l'influence de la chaleur, ou de l'humidité de l'air, à moins que le transport ne soit effectué au moyen de véhicules aménagés en vue de soustraire la marchandise à ces influences.

Cette proposition est adoptée.

M. DROIN doute qu'il y ait lieu de compléter la liste d'exemples avec les faits indiqués sous le paragraphe 2 d) du projet suisse.

Après une brève discussion, cette proposition de M. GREEBE est repoussée.

M. SCHWEIZER propose que l'article 19 contienne, au lieu d'une liste d'exemples, une énumération de faits où l'on présume une diligence raisonnable du transporteur.

M. KÖNIG appuie la proposition de M. Schweizer.

Après un échange de vues, cette proposition est adoptée.

Il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de l'article 19 en tenant compte des observations qui ont été formulées au cours du débat. Il est également décidé que l'avant-projet de convention soit soumis en même temps que le projet suisse par les soins de l'I.R.U. et de la C.C.I. aux assureurs qui doivent, à la prochaine réunion du Comité, présenter - si possible - leur opinion sur les primes d'assurance contre les risques des transports et pour une assurance de responsabilité civile du transporteur, selon les deux projets.

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 20, ainsi rédigé :

" Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'acceptation desquelles le voiturier ou son agent ou préposé n'aurait pas consenti s'il en avait connu la nature ou le caractère réels, pourront à tout moment, avant délivrance, être déchargées à tous endroits, 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 de leur acceptation. Si quelqu'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 de ce dernier ".

M. van GUNST propose que cet article soit placé au Chapitre qui traite de la lettre de voiture.

Le PRESIDENT propose au Comité de charger le Sous-Comité de rédaction de fixer l'emplacement définitif de l'article 20.

Il en est ainsi décidé.

Le PRESIDENT donne lecture des articles 21 et 23, ainsi rédigés :

" Art. 21 - Si, en vertu des dispositions de la présente convention, la responsabilité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de la marchandise, ou pour retard à la livraison est mise à la charge du voiturier, l'ayant-droit doit être indemnisé pour le préjudice prouvé; mais les dommages-intérêts seront limités comme indiqué à l'article 23 ".

" Art. 23 - Le montant de l'indemnité pour perte, avarie ou retard prévue à l'article précédent, est limité pour chaque unité énoncée à la lettre de voiture à une somme ne dépassant pas ... (+) fois le prix à la Bourse de New-York, Etats-Unis de l'Amérique, d'un gramme d'or de ... (+) millièmes de fin, à condition que les parties n'aient pas convenu d'une limite plus élevée ou que l'expéditeur n'ait pas déclaré, conformément à l'article 24, un montant supérieur à la limite prescrite ".

(+) à être rempli.

Le PRESIDENT indique qu'une certaine limite de la compensation à payer est courante dans les autres conventions internationales de transport. En général, la compensation est fixée à une certaine somme dans la monnaie-or d'un certain pays. Les développements récents ont cependant rendu une telle norme de valeur peu satisfaisante. Le Comité Maritime International a nommé un Comité qui doit chercher une solution de cette question pour les conventions internationales maritimes. La discussion préliminaire, lors de la Conférence du C.I.M., en 1947, n'a donné aucune directive pour ce sujet vraiment difficile. Une solution a été suggérée dans l'article 23, seulement, comme base de discussion.

Le Président ajoute qu'il a eu une conférence avec M. Jacobsson, Conseiller économique de la Banque internationale à Bâle, à ce sujet. M. Jacobsson avait fait observer qu'un tel marché n'existe pas non plus à New-York, et il avait proposé que le \$ or soit pris pour base d'évaluation. Etant toujours à craindre que le contenu d'or de l'unité monétaire ne soit changé sans

un grand changement dans les prix de marchandises, comme par exemple, en Angleterre et en Suède, pendant les années de 1931 à 1939, M. Jacobsson proposait de laisser à un Comité le soin de décider selon les circonstances existantes lorsque le changement se produit.

M. SCHWEIZER déclare qu'il peut accepter le projet de M. Jacobsson. La question la plus importante est cependant de savoir à quelle somme on doit fixer la limite. Ceci joue un grand rôle pour l'assurance.

Il propose une nouvelle rédaction de l'article 23, ainsi conçue :

- " Une indemnité supérieure à Frs suisses 300 par 100 kilos,
- " poids brut, ne peut être demandée que si la marchandise
- " est déclarée expressément sur la lettre de voiture pour
- " une valeur supérieure et si la prime d'assurance supplémentaire est payée ".

Sur la demande du Président, M. ADRIAANSE déclare qu'il est difficile de trouver une base de l'indemnité forfaitaire meilleure que le poids. Ceci, au point de vue des Compagnies du transport, présente un avantage puisque chaque véhicule emportant un maximum de poids, les compagnies peuvent savoir exactement à quoi elles sont tenues pour la responsabilité.

M. GRAAF propose une limite de 3 fcs suisses par kilogramme.

M. INGWERSEN constate avec étonnement ce que les transporteurs proposent. Il estime une limite de 3 fcs par kilo tout à fait inacceptable. Les usagers ne peuvent approuver une

telle limite.

Le PRESIDENT rappelle que, conformément aux règles de La Haye, le transporteur ne pourra être rendu responsable de perte ou de dommage par colis ou unité pour une somme dépassant 100 livres sterling en or ou son équivalent dans une autre monnaie. La Convention de Berne (C.I.M.) fixe la limite de cette somme pour perte ou dommage de la marchandise à 100 fcs or français par kilogramme de poids brut manquant et la Convention de Varsovie limite cette responsabilité à 250 francs français par kilogramme.

M. SCHWEIZER fait ressortir qu'il n'est pas possible, pour les transporteurs routiers, de prendre la même responsabilité que les chemins de fer.

M. INGWERSEN demande aux assureurs présents de se prononcer à ce sujet.

M. ANDERSEN déclare que la question de la limitation du montant de la compensation est naturellement très importante par rapport aux deux classes d'assurances. Jusqu'ici, une telle limitation n'existe pas. Si une telle limitation rend le montant de la compensation considérablement plus bas qu'il n'est raisonnable, conformément aux buts de l'assurance de transport, leurs primes sur les marchandises transportées par route peuvent augmenter notablement.

La limitation dans le transport des marchandises par mer est fixée à 100 livres sterling par colis en valeur-or. De même dans la Convention de Berne pour les chemins de fer à 100 Francs valeur or par kilo, et dans la Convention de Varsovie

pour les marchandises par air, à 250 francs par kilo à être considéré comme valeur-or (voir aussi art. 22, par. 4).

Or, le transport routier pouvant naturellement être considéré comme semblable au transport par voie ferrée, et le plus souvent, rivalisant avec ce dernier, le montant de la limitation ne peut raisonnablement pas être fixé plus bas que celui par chemin de fer.

Les assureurs maritimes et de transport routier doivent décider par eux-mêmes si une telle limitation peut raisonnablement être fixée sans que, nécessairement, on arrive à augmenter les primes.

M. ADRIAANSE indique que la limite de la responsabilité joue naturellement un certain rôle pour la fixation de la prime d'assurance, mais il ne croit pas que le fait que les marchandises soient transportées par chemin de fer ou par route exercent une action sur les primes d'assurance contre les risques de transports.

Il ajoute, sur demande, qu'il n'est pas sûr que le montant de l'assurance contre les risques de transports (assurance de l'expéditeur) augmente en proportion inverse de l'assurance de responsabilité civile (assurance du transporteur).

M. SCHWEIZER indique qu'en Suisse le transporteur prend, pour le compte de l'expéditeur, une assurance contre les risques de transports. Comme les assureurs ont renoncé au droit de recours contre le transporteur, cette assurance est, en réalité, une assurance de responsabilité civile. Cette assurance est valable en Suisse et dans les pays voisins.

Après une brève discussion, il est décidé de prendre

le poids comme base de l'indemnité forfaitaire et de fixer pour le moment cette limite à 1 dollar par kilogramme. La rédaction de l'article 23 est alors renvoyée au Sous-Comité de rédaction.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 22, ainsi rédigé :

" La valeur de la marchandise est calculée d'après le cours à la Bourse ou, à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché ou encore, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où les marchandises ont été acceptées au transport.

" Lorsque les éléments qui servent de base au calcul 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 en vigueur au jour et au lieu où la délivrance de la marchandise a été ou aurait dû être effectuée ".

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le Président passe à l'examen de l'article 24, ainsi conçu :

" L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, au moment de la remise de la marchandise, une valeur de la marchandise excédant la limite visée à l'art. 23 et fixer un intérêt spécial à la livraison, moyennant, si le voiturier le demande, le paiement d'une taxe supplémentaire ".

La limite de responsabilité ayant été fixée très bas, le Président fait ressortir qu'il semble nécessaire de donner à l'expéditeur l'occasion de déclarer une valeur ou un intérêt particulier, qui lui donne la possibilité d'obtenir un dédommagement s'élevant jusqu'à la valeur ou à l'intérêt déclarés. Il est entendu que, dans ces cas, l'expéditeur devra payer une taxe supplémentaire, celle-ci correspondant à la charge supplémentaire que constitue, pour le transporteur, le paiement éventuel d'une prime plus élevée pour l'assurance de la valeur supplémentaire.

.....

M. DROIN craint que l'on puisse abuser du droit de l'expéditeur de déclarer une valeur ou un intérêt spécial.

M. ANDERSEN fait ressortir que cet article peut, sans inconvénient, être omis s'il est inclus dans le Projet en ce sens que l'assurance doit comprendre aussi le montant déclaré. Ce n'est pas un risque assurable. Le transporteur ne peut pas avoir un intérêt spécial à l'avoir inséré dans le texte de la Convention et, pour les propriétaires des marchandises, cette assurance usuelle de transport devra être suffisante.

M. SCHWEIZER réclame que cette déclaration soit faite par l'expéditeur au transporteur lui-même et non pas seulement au conducteur du véhicule.

M. INGWERSEN fait observer que, si le transporteur n'a pas confiance en son conducteur, le transporteur doit lui interdire d'accepter une lettre de voiture avec une déclaration de valeur ou d'intérêt à la livraison. Si le conducteur accepte une telle lettre de voiture, il faut que celle-ci engage aussi le transporteur.

Après une brève discussion, le point de vue de M. INGWERSEN est adopté.

Puis, il est décidé que la déclaration d'une valeur ou d'un intérêt à la livraison constitue présomption de l'évaluation du préjudice pour perte, avarie ou, en cas de délai convenu, retard à la livraison.

L'article 24 est envoyé au Sous-Comité de rédaction qui est chargé d'en modifier le texte dans le sens des décisions prises au cours de la discussion.

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 25, ainsi

conçu :

" Une déclaration par l'expéditeur dans la lettre de voiture d'une valeur de la marchandise et une fixation dans les mêmes conditions d'un intérêt spécial à la livraison, constitueront une présomption, sauf preuve contraire par le voiturier, de l'évaluation du préjudice au cas de perte, avarie ou retard à la livraison ".

M. GREEBE propose que le Sous-Comité de rédaction soit chargé d'examiner si le mot " préjudice " est absolument conforme.

Il en est ainsi décidé.

Le PRESIDENT donne lecture de l'article 26, ainsi ré-

digé :

" Le voiturier n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 23 qui limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute de sa part qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol en ce cas ".

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le PRESIDENT passe à l'examen de l'article 27, ainsi

conçu :

" Le voiturier est tenu de s'assurer, auprès d'un assureur reconnu par le gouvernement de son pays, contre les conséquences pouvant résulter de sa responsabilité prévue dans la présente Convention en cas de perte, avarie ou retard ".

Le PRESIDENT fait observer que les moyens économiques des transporteurs par route sont souvent assez restreints. Il se demande s'il est possible d'imposer aux transporteurs qu'ils se procurent soit une assurance contre les risques du crédit pour garantir leur solvabilité, soit une assurance de responsabilité civile en ce qui concerne la perte, avarie ou le délai de livraison des marchandises qui leur sont confiées.

.....

L'idée d'une assurance contre les risques du crédit paraît pratiquement impossible à réaliser. Même si une telle assurance peut être obtenue, les exigences des assureurs et, surtout, les primes deviendraient trop considérables pour qu'un règlement obligatoire à cet égard puisse être pris en considération.

De même, une assurance obligatoire de responsabilité paraît assez difficile à arranger internationalement.

Une solution a été suggérée dans cet article seulement comme base de discussion.

Le Président fait savoir que M. MORGANTI dans ses observations, a fait ressortir que l'article 27 a un contenu qui dépasse la simple réglementation juridique des rapports privés pour entrer dans le domaine de la pratique économique. L'augmentation du coût et, par conséquent, du prix du transport routier, pourrait avoir des répercussions considérables sur les rapports de concurrence économique entre la route et le rail. C'est une disposition sur laquelle il faut réfléchir, a fait ressortir, enfin, M. Morganti.

M. ANDERSEN déclare que cette question, à son avis, semble en dehors du domaine de l'assurance. Une assurance obligatoire peut éventuellement être contrôlée seulement par le Gouvernement. Il n'existe aucun besoin public de rendre n'importe quelles assurances obligatoires en vertu de la Convention.

L'assurance de transport pouvant suffire à couvrir l'assurance nécessaire aux expéditeurs ou receveurs; la question du recouvrement par les recours de quelques espèces de pertes de la part des transporteurs, pourrait probablement être légèrement

moins importante qu'avant, et les assurances sur la " responsabilité " ne seraient certainement pas plus difficiles à situer qu'elles ne l'ont été jusqu'à ce jour.

Il reste, comme avant, des risques non assurés et non assurables pour les deux parties dans le contrat de lettre de voiture, par ex., risques de guerre, retard. De plus, les garanties pour intérêts d'une nature quelque peu hasardeuse ne répondraient pas au but des assurances. Il n'y a pas une personne, pas même un assureur qui puisse supporter tous les aléas, mais il établit les conditions et offre son prix de la même façon que le font les commerçants et les transporteurs.

M. DOZOL estime qu'en imposant une assurance obligatoire pour les transporteurs, il est à craindre que certains pays ne ratifient pas la convention. Il propose la suppression de cet article. Chaque pays doit régler cette question.

Après une discussion, il est décidé de supprimer l'article 27 relatif à l'assurance obligatoire du transporteur.

Le PRESIDENT constate que l'examen de l'avant-projet de Convention internationale concernant le transport des marchandises par route est terminé et que le Comité aura à aborder, dans sa séance du lendemain, à 10 h., l'examen du projet du Sous-Comité de rédaction.

Le Comité, consulté par le Président, décide que sa prochaine réunion se tiendra, à Genève, du 24 Mai, à 15 heures, au 26 Mai 1949.

Date et lieu
de la qua-
trième Ses-
sion du Co-
mité.

La séance est levée à 13 heures.

26 Février 1949

La séance est ouverte à 10 h. 15.

Le PRESIDENT prie les Participants à la Session d'examiner et approuver l'avant-projet proposé par le Sous-Comité de rédaction. En conséquence, il donne lecture de cet avant-projet (Voir Doc. M. 11).

Le Président constate que le Comité a adopté comme base pour les discussions avec les assureurs le texte de l'avant-projet qui lui a été soumis.

Rédaction
d'un rap-
port au
Groupe de
travail.

Le Président appelle la question 9 de l'ordre du jour : Rédaction d'un rapport au Groupe de travail chargé des questions juridiques.

Sur la demande du Secrétaire, M. HOSTIE déclare qu'il ne trouve pas nécessaire de présenter un rapport au Groupe de travail avant la prochaine session.

En conséquence, il est décidé d'attendre, pour la rédaction d'un rapport, la prochaine session.

M. SPAT annonce que l'I.R.U. a en vue d'avoir une réunion avec les assureurs avant la prochaine session du Comité, à laquelle l'I.R.U. présentera son rapport sur ces débats.

M. INGWERSEN fait observer que les pourparlers entre les transporteurs et les assureurs sont aussi d'une grande importance pour les usagers. Le projet de M. SPAT ne laisse pas le temps aux usagers de faire

.....

leurs observations.

Il propose donc qu'un représentant de la C.C.I. soit présent aux pourparlers entre les transporteurs et les assureurs.

M. van GUNST se rallie à la proposition de M. INGWERSEN.

Après une discussion, le PRESIDENT propose que les transporteurs et les usagers d'abord, séparément avec les assureurs et, ensuite, tous ensemble, négocient pour trouver une solution qui puisse être acceptée par le Comité.

Cette proposition est adoptée par les intéressés.

Le PRESIDENT demande s'il y a des Participants qui désirent faire venir d'autres questions en discussion.

Personne ne demandant la parole, le PRESIDENT remercie tous les Membres présents et tous les experts du travail utile qu'ils ont effectué durant cette session, et il exprime l'espoir que le Comité réussisse, à la prochaine session, à établir un avant-projet de Convention qui puisse être accepté par tout le monde. Il faut que chaque branche ne pense pas, en premier lieu, à ses avantages mais qu'il y ait un effort pour penser surtout au commerce international. Il y a lieu de remercier spécialement M. Hostie. C'est grâce à lui que le Sous-Comité de rédaction a pu aboutir aussi rapidement, et dans des conditions particulièrement heureuses. C'est un grand plaisir pour un juriste de collaborer avec un tel maître dans l'art de la rédaction.

M. SPAT déclare qu'il est certain de se faire l'interprète de tous les Participants en exprimant ses remerciements les plus chaleureux au Président qui a dirigé si brillamment

les travaux du Comité.

Le PRESIDENT déclare close la troisième session du
Comité.

La séance est levée à 12 h. 30.

— 000 —

