

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

Le Secrétariat du Comité a reçu le 1^{er} mai 1949 de M. Svend Andersen, Directeur de la Compagnie d'Assurance du Lloyd danois, à propos de l'avant-projet de Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route, les observations suivantes sur la question de l'assurance.

- - - -

Pour pouvoir prendre en considération les différentes formes d'assurances qui sont affectées par le transport automobile international routier de marchandises ou qui s'y réfèrent, d'une façon quelconque, il serait opportun d'établir un schéma des diverses assurances liées à ce mode de transport, et d'éliminer ensuite les points qui ne rentrent pas nécessairement dans le cadre de cette matière.

On peut considérer les assurances suivantes :

- A. Assurance contre les risques de transport (maritime).
- B. Assurance-responsabilité civile du transporteur (sensu lato).
 - 1. Responsabilité vis-à-vis du tiers (sensu stricto).
 - 2. Responsabilité du transporteur pour les marchandises transportées par son propre véhicule (naissant de manière prédominante ou exclusive du contrat de transport).
- C. Assurance-responsabilité du commissionnaire-expéditeur.

En traitant de ces problèmes, il convient de ne pas perdre de vue que :

- (a) la Convention ne couvre que le transport international,
- (b) elle ne traite que de marchandises de nature commerciale, transportées à titre onéreux ou à titre gratuit,
- (c) jusqu'à ce jour, il n'a existé aucune condition uniformes, aucune règle d'usage commune en ces matières.

Lorsqu'on décidera les règles qui devront trouver

leur expression dans la Convention, conformément au bon sens et à l'usage général, et pour répondre au but qu'on s'est proposé, en l'introduisant dans le droit international privé, on pourra prendre en considération les points suivants:

- (d) la Convention doit suivre et s'incorporer la plupart des principes généraux posés lors des Conventions analogues qui l'ont précédée (Règles de La Haye, Convention de Berne, etc.),
- (e) les transporteurs routiers ne désireraient pas voir considérablement diminuées les possibilités actuelles de concurrence avec les chemins de fer et les autres modes de transport,
- (f) la Convention ne doit pas donner lieu à une concurrence inopportune entre les transporteurs eux-mêmes,
- (g) la division de responsabilité entre les propriétaires de la marchandise et les transporteurs ne devrait pas être modifiée de manière sensible,
- (h) dans l'ensemble, les montants des primes d'assurance ne devraient pas être augmentés (et puisque le même nombre de dommages se vérifie qu'auparavant, ils ne devraient pas être diminués),
- (i) s'occuper de l'assurance contre les risques de transport ne devrait pas troubler les principes du libre commerce: vendeur et acheteur doivent être à même de prendre immédiatement leur propre assurance sur les marchandises transportées,
- (j) dans le commerce d'exportation, la police d'assurance contre les risques de transport doit être un document à ordre (negotiable document) accompagnant les autres documents de vente relatifs à la marchandise, par l'intermédiaire des banquiers ou de tout autre,
- (k) le sentiment d'obligation du transporteur envers le propriétaire de la marchandise et l'intérêt du transporteur à la délivrer sans dommage, doivent être maintenus pendant toute la durée du transport.

A. Assurance contre les risques de transport. Cette assurance ne devrait pas être directement affectée par la Convention. Cela doit être et c'est la seule affaire du propriétaire de la marchandise, de s'occuper lui-même de l'assurance de celle-ci et de ne pas laisser ce soin au transporteur: et cela, spécialement, lorsque pareille assurance (comme c'est le cas de nombreuses assurances "d'intérieur") doit s'effectuer par quelque

police collective n'assurant qu'une couverture limitée. Pareille police ne satisferait pas aux règles exprimées ci-dessus en (i) et (j).

En règle générale, en matière d'assurance contre les risques de transport, les assureurs ne veulent voir aucune autre personne prendre des assurances sur la marchandise en dehors de celle au nom ou pour le compte de laquelle la police est souscrite. L'intérêt légal à l'égard de la marchandise se trouve du côté de leur propriétaire et non du côté de celui qui la transporte. Les assureurs doivent insister vivement pour qu'à chaque consignation et individuellement, des polices séparées soient souscrites pour la marchandise, intitulées au propriétaire ou endossées au porteur légal des documents de vente. De plus et dans de nombreux cas, suivre cette procédure sera indispensable pour pouvoir satisfaire aux conditions des banquiers.

La question des demandes en dommages-intérêts contre les transporteurs subsistera comme par le passé, quoique dans une mesure différente. Jusqu'ici, la responsabilité des transporteurs était illimitée et reposait sur la règle de la faute (culpa) ou sur d'autres principes plus généraux, que le profane discerne difficilement. A l'avenir, on en arrivera à une responsabilité largement réduite et fortement (mais non trop fortement) limitée. A mon avis, jusqu'à ce jour, le total des demandes en dommages-intérêts adressées aux transporteurs n'a pas été écrasant. On peut certes s'attendre à ne pas voir augmenter le nombre des demandes en dommages-intérêts, même si les assureurs de transports devaient proposer la limitation prévue à l'art. 23 sur une base bien plus forte qu'il n'en a été discuté jusqu'ici. En maintenir trop bas le montant signifierait entrer en conflit avec les règles (g), (h) et (k) ci-dessus. En outre, cela gênerait les transporteurs routiers eux-mêmes, en ce sens que leurs transports se trouveraient dans une situation défavorable, au point de vue concurrence, vis-à-vis des chemins de fer, si une nouvelle Convention sur le connaissement direct (through-bill of lading) devait être adoptée, et lorsqu'elle devra l'être.

Les assureurs maritimes anglais ne reconnaissent usuellement le dommage que "in excess of Carrier's liability" (au delà de la responsabilité du transporteur). Cette procédure prévoit que l'assuré (le propriétaire de la marchandise) retient en premier lieu le transporteur responsable, et l'assureur paie ensuite ce dont l'assuré n'a pu obtenir comme dédommagement. En pareils cas, le transporteur aura à dédommager directement le propriétaire de la marchandise sans aucune inter-

vention de la part de l'assureur contre les risques de transport et une procédure semblable à celle proposée par les membres hollandais ne serait pas réalisable. De plus, elle heurterait la règle (k) ci-dessus, selon laquelle la proportion de responsabilité entre toutes les parties contractantes doit être arrêtée avant le transport. Les assureurs contre les risques de transport, pour le moins, pourraient ne pas accepter pareille proposition.

B. 1. Responsabilité civile du transporteur vis-à-vis des tiers. Dans la plupart des pays, l'assurance qui couvre cette responsabilité est traitée en strict accord avec la loi nationale (lois sur la police de la circulation, sur les véhicules à moteur, etc.). Ces lois diffèrent quant à leur forme et à leur extension, et n'engagent qu'exceptionnellement (comme c'est le cas par exemple de la loi automobile danoise), la responsabilité pour les marchandises que le transporteur transporte à bord de son propre véhicule. Habituellement, ces lois, ainsi que l'assurance obligatoire éventuellement basée sur elles, sont limitées à leur propre pays et sont des lois nationales traitant uniquement de transport "intérieur". Ces lois et leur assurance responsabilité civile vis-à-vis des tiers ne devraient pas être affectées par la Convention.

En franchissant la frontière d'un autre pays, le véhicule et son propriétaire seront soumis aux lois de ce dit pays en matière de circulation et quant à leur étendue de responsabilité. Même si cette responsabilité ne peut en aucun cas être étendue à la couverture de la responsabilité pour les choses transportées, il faudra considérer comme préférable, dans un but d'uniformité, de couvrir pareille assurance (étranger) vis-à-vis du tiers, par des polices séparées et ne pas la rédiger comme il a été peut-être fait jusqu'ici, sous la forme d'un avenant à la police d' "intérieur".

Même si logiquement on ne peut faire rentrer cette pratique, puisqu'elle ne fait pas partie du contrat de transport, dans la Convention, la recommander serait conforme cependant à l'esprit de cette dernière.

B. 2. Responsabilité civile du transporteur pour les marchandises transportées, basée sur le contrat d'affrètement. C'est sur cette forme de responsabilité et sur l'assurance y relative, que l'intérêt du transporteur routier doit se concrétiser en relation avec la Convention.

Il faut rappeler que, d'habitude, l'assurance responsabilité civile vis-à-vis des tiers n'inclut pas la responsabilité contractuelle (contractual liability), c'est-à-dire la responsabilité naissant des obligations tendant à l'exécution d'un certain travail ou livraison, convenues contre paiement. Il faudra conclure une convention d'assurance spéciale si l'assurance responsabilité civile doit couvrir la perte ou le dommage, du chef desquels la partie de seconde part (c'est-à-dire une partie au contrat), est tenue. Néanmoins, les polices de ce genre sont d'usage courant et peuvent être stipulées en termes très différents.

Mais naturellement, les polices d'assurance ne laissant pas l'assuré libre de s'engager pour le montant de responsabilité civile qu'il désire; ces polices contiennent toutes un certain nombre de limitations quant à cette liberté; et elles sont basées sur des principes selon lesquels l'assuré est tenu de suivre une certaine manière d'agir, dans l'exercice de ses obligations de contractant, faute de quoi la police est de nul effet.

Je désirerais adresser un appel pressant à toutes les parties en cause pour qu'elles prennent en considération les indications suivantes en décidant des assurances du transporteur à l'égard des marchandises transportées:

(a) tout transport étranger (international) de marchandises devrait être couvert par des polices séparées et non par des avenants aux polices d' "intérieur" existantes;

(b) les transporteurs seuls devraient couvrir l'assurance responsabilité civile sans la confondre avec les assurances contre les risques de transport habituelles, qui doit toujours être prise par les chargeurs comme des polices séparées pour le transport de marchandises;

(c) les transporteurs doivent se rappeler la limitation, même dans une police responsabilité quant: (1) au montant maximum de responsabilité, (2) au défaut de diligence raisonnable (due diligence), (3) aux faits ou fautes (fault or privity) du transporteur et/ou de ses préposés, (4) à la perte ou au dommage causés par retard (comme une clause séparée);

(d) les polices pour seule responsabilité civile peuvent être rédigées comme des polices à temps, avec fixation annuelle de la prime à un taux relativement bas. Par contre, les polices contre les risques de transport de marchandises doivent être rédigées séparément à chaque consignation; elles doivent tenir compte des conditions du contrat de

vente; elles doivent être à ordre et endossées pour satisfaire les banquiers et leurs conditions; elles doivent contenir un certain nombre de conditions couvrant largement une partie des causes de dommage exclues de la responsabilité du transporteur selon l'art. 20 de la Convention; elles doivent être différenciées selon la nature différente de marchandises transportées, et, habituellement par conséquent, elles seront calculées selon une variété de primes souvent fort élevées. Pourquoi donc le transporteur devrait-il sans nécessité l'accoupler à cette assurance-ci, s'astreignant ainsi à un travail complexe et pénible, et s'imposant des frais peut-être plusieurs fois plus élevés que ce que lui coûterait son assurance responsabilité civile s'il la prenait séparément ?

(e) La question du "retard" (delay) devrait, selon moi, être examinée très attentivement. Je considère inassurable le risque de perte ou dommage provenant de cette cause. S'il est compris dans la Convention comme un risque du transporteur, même comme un risque facultatif, à condition de conclure un accord séparé et avec un supplément de fret, faire peser ce risque sur le transporteur pourrait être une cause de fâcheuse concurrence entre les différents transporteurs. Les grandes compagnies de transport se montreraient plus prudentes, en donnant des garanties de ce genre, que les single owners, spécialement si ces derniers n'ont pas grand'chose à perdre en stipulant une convention de ce genre.

Si on rend la question des "garanties pour retard" (delay guarantees) facultative et non obligatoire, elle n'appartient, à mon avis, nullement à la Convention, mais bien (comme une extension du champ de responsabilité établi par la Convention), à la liberté des contrats en dehors de la Convention.

C. Responsabilité du commissionnaire-expéditeur.
Cette question, en une certaine mesure, pourra être réglée conformément à ce qui vient d'être dit, à propos de B 2.

Le commissionnaire-expéditeur, comme tel, doit naturellement couvrir sa propre responsabilité; mais cette question est indépendante de la Convention elle-même.

Lorsque le commissionnaire-expéditeur se fait transporteur, sa responsabilité doit être réglée par la Convention de la même manière et dans les mêmes limites qu'un transporteur quelconque.

Lorsqu'un commissionnaire-expéditeur frète un transporteur pour l'exécution d'un transport de marchandises, ces deux parties contractantes reprennent in solido (a) la responsabilité vis-à-vis des chargeurs dans les mêmes limites que si le transporteur seul avait stipulé le transport; mais (b) le point de savoir comment la responsabilité devra être divisée entre les deux parties ou bien si cette responsabilité incombera à l'une ou à l'autre d'entre elles devra être décidé conformément au contrat d'affrètement; (c) néanmoins, les chargeurs peuvent bénéficier de l'avantage d'adresser leur demande au transporteur, conformément aux conditions de la Convention, vu le caractère obligatoire de celles-ci, et ensuite éventuellement au commissionnaire-expéditeur avec lequel, il a convenu du transport. Nombreuses et compliquées peuvent d'ailleurs être les questions qui peuvent naître de cette procédure; et il n'est pas possible d'en discuter ici.

Copenhague, le 20 avril 1949

Signé: Svend Andersen