

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

Avant - projet

de

L'Exposé des motifs

du projet de Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route.

INTRODUCTION GENERALE

A la base des travaux du Comité du contrat de transport international par route se trouve une proposition faite par l'Institut international pour l'unification du droit privé lors de la première session de l'Union internationale des transports routiers (IRU), tenue à Genève le 23 mars 1948, de faire convoquer par la Chambre de commerce internationale (C.C.I.), l'Institut et l'I.R.U. un Comité d'experts chargé d'élaborer un avant-projet de convention concernant le transport par route des marchandises et des personnes. Peu après ce Comité a été constitué par la Chambre de Commerce internationale, l'Institut et l'I.R.U.

Comme membres du Comité, ont été désignés :

Par la C.C.I.

M. C.B. INGWERSEN, Avocat à la Cour Suprême, Consul général et Président de l'Association internationale des commissionnaires (Danemark), avec

M. Philippe DROIN, Chef du Groupe transports et communications de la C.C.I. (France), comme suppléant.

Par l'Institut

M. Algot BAGGE, Ancien membre de la Cour Suprême; Membre des Conseils de l'International law association et du Comité maritime international; Membre du Conseil de l'Institut (Suède), avec

M. G. de SYDOW, Conseiller à la Cour d'Appel et Secrétaire général adjoint de l'Institut (Suède), comme suppléant.

Par l'I.R.U.

M. F. Ernest SPAT, Secrétaire général de Philips Ltd. et Président de l'I.R.U. (Pays-Bas), avec

M. Arnold GREEBE, Secrétaire général de l'Association néerlandaise des usagers des transports (Pays-Bas), comme suppléant.

Le Comité a élu comme Président: M. A. Bagge et confié à M. de Sydow la charge de Secrétaire.

Lors que M. Greebe eut exprimé le désir de céder sa place, l'I.R.U. a désigné comme suppléant de M. Spat, M. Paul SCHWEIZER, Directeur de la maison "Lastag" S.A. pour le transport par camion, Vice-Président de l'Association pour la fiduciaire de l'Industrie des transports automobiles (Suisse).

A sa deuxième session de La Haye, le Comité décida d'inviter l'Union internationale de l'Assurance maritime à nommer un assureur de transport comme membre du Comité et à lui adjoindre un suppléant. Le 20 janvier 1949 le Président de ladite Union avait désigné comme membre :

M. H. HELMENS DORFER, Directeur de la Compagnie d'assurances générales l'Helvétia (Suisse), avec

M. J.J. KAMP, de l'Association d'assurance transports (Pays-Bas), comme suppléant.

Le Groupe de travail chargé des questions juridiques, établi par le Sous-Comité des transports routiers au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, a adopté au cours de sa première session à Genève, du 18 au 21 mai 1948, session à laquelle des représentants de la C.C.I., de l'Institut et de l'I.R.U. ont assisté en qualité d'observateurs, la résolution suivante :

"Le Groupe de travail chargé des questions juridiques,

"Considérant l'importance, au point de vue international, d'un règlement uniforme des contrats de transport par route et la nécessité d'une étroite collaboration de toutes les organisations intéressées en matière de contrat de transport;

"Ayant pris bonne note de la création d'un Comité mixte d'experts de l'Institut international pour l'unification du droit privé, de l'Union internationale des transports routiers et de la Chambre de commerce internationale afin d'élaborer des règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par route;

"Estimant que l'enquête en cours entreprise par le Comité et ses études faciliteront la tâche qui incombe au Groupe de travail;

"Ayant pris bonne note de la déclaration faite par leur représentants, que ces organismes sont disposés à collaborer étroitement avec le Groupe de travail;

"Considérant qu'en matière de conditions de transport, certains éléments d'ordre public concernent les gouvernements et doivent être traités par ceux-ci;

"Emet le vœu :

- "1. que le Comité d'experts poursuive ses travaux avec diligence pour l'élaboration de règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par route, et soumette les résultats préliminaires de ses études jusqu'à la fin de l'année 1948;
- "2. que les propositions formulées concernant la création d'une lettre de voiture internationale lui soient soumises au plus tard, si possible, jusqu'à la fin octobre 1948;
- "3. que les règles uniformes concernant le contrat de transport de voyageurs, à l'exclusion des services de transports régis par des dispositions ou des conventions de droit public, soient également étudiées par le comité d'experts; et
- "4. qu'une liaison entre le Comité d'experts et le Secrétariat soit établie pour assurer notamment la coordination des règles uniformes concernant le contrat de transport élaborées par le Comité mixte et des dispositions de droit public ou d'ordre public éventuellement applicables en la matière".

En réponse au vœu du Groupe de travail de voir établir une liaison entre le Comité et le Secrétariat de la Division des transports au sein de la Commission économique pour l'Europe, le Comité a proposé au Secrétariat de choisir un représentant pour participer aux travaux du Comité. Le directeur de la Division des transports a désigné à cet effet le 6 juillet 1948, M. le Dr. Jan HOSTIE, Conseiller juridique de la Division des transports.

Le Comité a tenu une session préparatoire à Rome, du 8 au 10 mai 1948, à laquelle MM. Bagge, Greebe et de Sydow ont participé, et quatre sessions plénières, à Stockholm le 20 et le 21 juin 1948, à La Haye le 27 et 28 septembre 1948, à Menton du 21 au 26 février et à Genève du 27 au 31 mai 1949.

Les personnes indiquées ci-après ont participé, comme experts, à une ou plusieurs sessions du Comité, ou ont fourni au Comité leur conseil :

- M. K. VONK, Directeur au Ministère 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 (Pays-Bas).
- M. Helge BERGLUND, Directeur au Ministère des communications (Suède).
- M. Emile DALGA, Administrateur civil à la Direction générale des chemins de fer et des transports, Ministère des travaux publics et des transports (France).
- M. G.H. DYKMAN van GUNST, Directeur au Ministère des transports et du waterstaat (Pays-Bas).
- M. Johannis ADRIAANSE, expert en assurance transport routier (Pays-Bas).
- M. Osvaldo ADROWER, de la Société des transports routiers de marchandises (Italie).
- M. Svend ANDERSEN, Directeur de la Compagnie d'assurance du Lloyd danois, du Nordie Pool of Marine Insurance (Danemark).
- M. G. Attilio BELTRAMETTI, Avocat à Savona, de la Confédération générale du trafic et des transports (Italie).
- M. Ugo BERNIERI, de la Société des transports routiers des marchandises (Italie).
- M. Hugues BURBACH, Gérant-Directeur général de la Capital, agence générale d'assurance et de caution agréée, Paris (France).
- M. Jean DOZOL, Vice-Président de la Chambre syndicale des déménageurs (France).
- M. Per ERIKSSON, Directeur de la Compagnie du Linjebuss (Suède).
- M. F.J. de GIER, Président de l'Inter-West (Pays-Bas).
- M. Peter GRAF, de la Compagnie d'assurances générales l'Helvetia (Suisse).

M. Charles A.F. GROENMAN, Secrétaire de l'Union néerlandaises d'entreprises de transports (Pays-Bas).

M. Max RITTER von HENRIQUEZ, Vice-Président de l'I.R.U. (Autriche).

M. R. HEIJERSSON, Conseiller juridique de l'Association des transporteurs (Suède).

M. Herman J.H. JANSSEN, Secrétaire général adjoint de l'I.R.U.

M. Joh. H.W. KÖNIG, Directeur de la Société des transports routiers v.h. H.W. König et Co. (Pays-Bas).

M. Aldo MORGANTI, Inspecteur en Chef au Ministère des transports, Inspectorat général de la Motorisation civile (Italie).

M. C.A. SETH, Conseiller juridique de la Compagnie du Linjebuss (Suède).

M. J.J. de VRIJER, de l'Inervest (Pays-Bas).

Pour satisfaire au vœu du Groupe de travail chargé des questions juridiques, le Comité élaborera d'abord des formules de lettres de voiture, que le Comité présenta au Groupe de travail avec un rapport le 28 octobre 1948. Toutefois, le Comité était d'avis qu'il était préférable qu'une formule de lettre de voiture ne soit pas recommandée à l'usage des transporteurs et de leurs clients avant que le Comité ait eu la possibilité d'étudier d'une manière plus approfondie la question des règles uniformes de contrat de transport des marchandises par route. Sur la recommandation du Comité, le Groupe de travail a décidé, à sa deuxième session du 9 au 12 novembre 1948, d'ajourner l'examen des formules de lettres de voiture établies par le Comité jusqu'à la prochaine session du Groupe de travail, au cours de laquelle sera examinée l'avant-projet de règlement uniforme du contrat de transport de marchandises par route.

Le Comité a maintenant fini la préparation des règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par la route. Ces règles ont reçu la forme d'une convention internationale. Quand il s'est agi de choisir la forme en laquelle ces règles seraient élaborées, convention internationale ou contra-type, le Comité a pris en considération les raisons suivantes. D'une part,

l'acceptation d'une convention internationale sera une oeuvre de longue haleine; d'autre part, un système de contrat-type ne donnera pas de règles valables vis-à-vis des tiers et ne pourra pas non plus créer l'uniformité des règles coercitive nationale différentes, ce qui, surtout quand il s'agit du contrat de transport, aurait des conséquences graves. Partant, le contra-type rendrait vain l'emploi d'une lettre de voiture internationale uniforme qui ne se conçoit pas sans l'établissement d'un droit de transports uniformes.

Comme la conclusion d'une convention internationale est une oeuvre nécessairement longue, il pourrait y avoir avantage à soumettre dans l'entretemps, à l'épreuve de l'expérience pratique les résultats obtenus. En conséquence le Comité propose que l'I.R.U., peut-être en collaboration avec le Secrétariat de l'Institut, élabore aussitôt que possible un contrat-type avec l'application des règles de l'avant-projet de convention et recommande à ~~ses~~ membres d'employer ce contrat en attendant la conclusion d'une Convention.

En préparation de l'avant-projet de Convention, le Comité a eu en vue de mettre autant que possible en harmonie les règles applicables au contrat de transport par route des marchandises avec les règles déjà applicables à ces matières pour les autres moyens de transport, premièrement les chemins de fer.

Les analogies avec les transports internationaux par chemin de fer deviennent de toute évidence. Il est cependant hors de doute que ces analogies ne sont qu'imparfaites; elles ont trait à l'idée d'une unification du règlement respectif se trouvant à la base de chaque transport international, et elles laissent intacte la nature intrinsèque du transport en question qui doit nécessairement varier d'après sa structure technique, ses intérêts économiques spéciaux et ses problèmes bien différenciés du risque et de la responsabilité.

Il suffit de souligner les différences principales qui existent entre les transports par chemin de fer et par automobile;

Les transports internationaux de la première espèce sont liés aux différentes entreprises, soit étatiques, soit privées, situées dans les territoires déterminés, alors que les transports par automobile peuvent conserver l'unité d'entreprise dans tout leur parcours par divers territoires. Les questions que pose dans le transport par chemin de fer le conflit des lois territoriales des transporteurs successifs se présentent donc rarement. Il est d'autre part plus difficile de localiser l'événement qui a donné naissance à la responsabilité du transporteur à l'égard de l'expéditeur.

Les dispositions de fond de l'avant-projet de Convention diffèrent aussi sur divers points de celles de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et elles sont à certains égards moins complètes. Au fond, l'avant-projet correspond plus à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie) et il règle à peu près les mêmes questions que cette Convention a abordé. Cette concordance s'explique par plusieurs raisons, entre autres: les conditions semblables selon lesquelles s'effectue le transport aérien et le transport par route.

De même que la C.I.M. et la Convention de Varsovie, l'avant-projet impose, à l'expéditeur et au transporteur, de faire usage d'un titre de transport, qualifié dans l'avant-projet de lettre de voiture; il énumère les énonciations qui doivent être inscrites dans ce titre.

Tandis que la C.I.M. fait du contrat de transport un contrat réel dont la conclusion s'opère "dès que la gare expéditaire a accepté au transport la lettre de voiture et constate l'acceptation en approuvant son timbre sur la lettre", le contrat de transport par route selon l'avant-projet est purement consensuel comme le contrat de transport aérien international selon la Convention de Varsovie.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour perte et dommage pendant le transport, l'avant-projet consacre la

théorie de la faute comme la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (les règles de La Haye) et la Convention de Varsovie. On n'a pas trouvé convenable d'accepter la réglementation de la C.I.M., qui accepte en principe la théorie du risque. Dans la pratique, la différence entre le système de la C.I.M. et l'avant-projet n'est pas cependant très grande, puisque la C.I.M. contient de larges exceptions au principe du risque et de très importantes stipulations en faveur du transporteur.

En ce qui concerne la limitation de la responsabilité du transporteur, il y a une grande différence entre l'avant-projet et les conventions internationales de transport déjà existantes. Tandis que la limite dans les règles de La Haye est fixée à 100 livres sterling par colis en valeur or, dans la C.I.M. à 100 francs or français par kilogramme et dans la Convention de Varsovie à 250 francs français par kilogramme à être considéré comme valeur or, l'avant-projet fixe la limite à une somme d'un dollar-or par kilogramme. Les transporteurs routiers n'ont pas voulu adopter un chiffre plus élevé sauf un accord spécial entre l'expéditeur et le transporteur. Comme ce chiffre correspond assez bien avec les limites proposées ou déjà valables dans plusieurs pays pour les transports nationaux routiers, le Comité a adopté cette proposition après une grande hésitation.

L'avant-projet, qui ne fixe que les principes les plus importants, concède en général aux législations nationales une fonction subsidiaire pour les matières non régies par lui-même.

La tâche du Comité n'est point terminée par l'élaboration du projet soumis actuellement. Il restera au Comité la charge de préparer un avant-projet de Convention relative au contrat de transport international des personnes par la route. L'Institut a déjà commencé à élaborer un rapport préliminaire qui, à ce sujet, examine et compare les différents systèmes en vigueur en Europe et à préparer un premier avant-projet comme base de discussion.

OBSERVATIONS SUR LE TEXTE DU PROJET

Article 1^{er}

Cet article ne comprend que des définitions. L'absence de définitions peut se faire sérieusement sentir. De nombreuses obscurités peuvent être éclaircies par l'adoption de cette méthode.

Cet article est doublement judicieux; il allège d'abord le style de la convention en supprimant dans le corps du texte les explications relatives aux termes qu'il définit et qui y étaient précédemment insérées, mais à cet avantage de forme, il ajoute des précisions en ce qui concerne la portée d'un plus grand nombre d'expressions, il élimine la possibilité d'en donner plusieurs interprétations lorsqu'elles se trouvent employées dans divers articles; en même temps, il supprime en grande partie les contestations que ces interprétations différentes pourraient faire naître devant les tribunaux.

Examinons maintenant quelques définitions contenues dans le projet :

Transporteur - Le Comité estime qu'il y a intérêt à donner une définition de ce terme. La Convention toute entière prend comme point de départ le contrat, les clauses minima du contrat à observer pour que le transporteur puisse bénéficier d'une responsabilité limitée, et les conséquences résultant du contrat, de sa rupture, de son inexécution ou inobservation.

On se trouve en présence d'un de ces termes qui, à priori, semble aisé à définir, mais dont le contenu réel ne pourra être exactement déterminé qu'avec le temps. Pour ces raisons il faut insérer à l'article 1 une définition qui n'engage en rien l'avenir.

Le transporteur peut être soit une entreprise d'Etat, soit une société concessionnaire, soit un transporteur libre.

Marchandises - Par marchandises, il faut comprendre: toute chose susceptible matériellement d'être transportée par route, sauf interdiction légale ou administrative. Il ne s'agit donc pas seulement de marchandises au sens propre du mot, mais il faut y faire rentrer aussi les animaux vivants et les transports funèbres. De même les remorques roulant sur leurs propres roues, doivent être considérés comme des marchandises au sens de l'avant-projet, lorsqu'elles sont confiées au transport.

Lettre de voiture - Le Comité tient à ce que toutes les marchandises soient couvertes par une lettre de voiture, mais il n'a pas fait de l'établissement de ce document une condition indispensable à la formation du contrat de transport. Comme nous verrons plus tard (article 3 de l'avant-projet), les règles de l'avant-projet s'appliquent même dans le cas où une telle lettre de voiture n'aurait pas été établie. La lettre de voiture est donc un titre qui constitue essentiellement un instrument de preuve.

L'expéditeur - L'expéditeur est celui qui remet la marchandise au transporteur. La question de la propriété de la marchandise ne se pose pas.

Le destinataire est la personne dénommée à qui les marchandises sont expédiées. L'expéditeur peut les adresser à soi-même, mais s'il désigne une autre personne, celle-ci étant le destinataire, a le droit de recevoir la marchandise.

L'expression "Etat contractant" s'oppose à l'expression "Etat signataire". Grâce à la distinction entre ces deux expressions, on évite la confusion provoquée dans autres conventions par l'emploi de l'expression, aujourd'hui abandonnée des "Hautes Parties Contractantes".

Transport international.- La définition de cette expression est, de toutes, la plus importante, car c'est elle qui détermine les transports par route qui sont soumis à la Convention dans le cadre

des Nations qui ont ratifié cette dernière ou y ont adhéré.

Ce sont les termes du contrat de transport, l'intention des parties, qui détermine le caractère international du transport. Le point de destination réel, qui peut être modifié au cours de route pour une raison quelconque, n'est pas pris en considération.

Article 2.

1. - Les éléments qui constituent le caractère international du transport au sens de l'avant-projet sont indiqués à l'article 1.

Le Comité n'a pas voulu toucher aux dispositions nationales au sujet des transports routiers internes. Il convient cependant de signaler que la non-application des règles de l'avant-projet pour les transports internes pourra entraîner de sérieuses complications.

Supposons qu'un camion de Marseille à Genève transporte des marchandises à Grenoble et des marchandises à Genève. S'il y a un accident entre Marseille et Grenoble l'ayant-droit des premières marchandises ne peut pas faire valoir l'avant-projet, le transport étant un transport interne, régi par la législation nationale. Au contraire, les règles de l'avant-projet seraient applicables à l'ayant-droit des marchandises à destination de Genève.

Point n'est besoin d'indiquer les inconvénients qui surgiront d'une telle situation. Le transporteur aura à tenir compte de deux régimes de responsabilité différents. Dans un but d'unification, il est d'une nécessité impérieuse que les Etats contractants mettent leur législation interne en harmonie avec les dispositions d'une convention adoptée.

Le Comité a trouvé juste que le transport routier effectué par un transporteur non professionnel, c'est-à-dire non entrepreneur ne soit pas régi par les mêmes règles que le transport effectué pour un entrepreneur. Dans ce cas, la liberté des deux contractants doit être entièrement libre.

La plupart des législations admettent que dans les contrats à titre onéreux la responsabilité est plus grande que dans les con-

trats gratuits. Il paraît donc utile de faire une distinction entre le transport rémunéré et le transport gratuit; mais d'autre part, cette distinction, n'exclut pas la fraude et l'on peut concevoir que la responsabilité que le Comité voudrait imposer au transporteur soit annulée par une collusion plus ou moins libre donnant au transport le caractère gratuit alors que la rémunération sera stipulée sous une autre forme.

Pour ces raisons le Comité a voulu que l'avant-projet s'applique également aux transports gratuits, effectués par route par un transporteur professionnel.

2. - Actuellement, il existe déjà des compagnies de transport par route exploitées par l'Etat. Le Comité a estimé qu'il n'y a aucune raison de traiter les entreprises commerciales exercées par l'Etat autrement que les entreprises exercées par des particuliers.

3a - Selon ce paragraphe sont exceptés de l'application de l'avant-projet les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales et les transports effectués par les lignes des services automobiles qui sont inscrites sur la liste de lignes établies conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.).

Il est évident que les transports déjà régis par ces Conventions internationales antérieures ne rentrent pas dans le cadre de l'avant-projet.

Egalement s'il doit exister une convention concernant un connaissance direct international couvrant différents modes de transports, ces transports ne seront pas soumis à l'avant-projet.

3b - Quand il s'agit de transports effectués en dehors de l'opération normale de l'exploitation, comme des transports effectués à des fins scientifiques, etc., il ne faudrait que les règles de l'avant-projet soient applicables. Il est évident qu'un transport effectué par exemple à l'intérieur de l'Afrique à des fins scientifiques ne doit pas rentrer dans le cadre de l'avant-projet.

4. - Le transport frontalier est en principe soumis aux mêmes règles que les autres transports internationaux. Comme la Convention prévoit l'établissement d'une lettre de voiture, il est assez juste que les règles de l'avant-projet ne s'applique pas nécessairement à ce cas.

Article 3.

Lors des travaux préparatoires de l'avant-projet la question s'est posée de savoir si l'on devait imposer aux parties l'obligation absolue d'utiliser une lettre de voiture, telle qu'elle est prévue à la C.I.M. pour les chemins de fer. La plupart des experts étaient en faveur d'une telle obligation pour le transport par la route.

Il serait sans doute fort utile de rendre obligatoire la confection d'une note écrite, mais il ne faut pas oublier que l'acceptation d'une telle règle peut être très douteuse. Il est à présumer que dans certains pays, assurer une sanction efficace à pareille obligation, se heurterait à des difficultés. Pour des raisons compréhensibles on ne peut pas rendre la lettre de voiture obligatoire sans l'établissement d'une sanction adéquate. S'il n'y a pas une sanction il sera très facile pour les transporteurs qui le préfèrent d'éviter d'employer les lettres de voiture et de ne pas être liés par la convention. Puis, on peut se demander s'il est juste que le transport ne soit pas soumis aux règles de l'avant-projet, si les parties par une simple négligence ont omis d'établir un tel document. L'organisation de transport routier n'est pas encore aussi développée que celle des chemins de fer. Les transporteur routiers n'ont pas toujours un bureau et une telle négligence peut se produire.

Pour ces raisons le Comité n'a pas voulu rendre la lettre de voiture un document constitutif. La lettre de voiture constate donc la conclusion du contrat de transport, mais ne la constitue pas.

Le contrat de transport au sens de l'avant-projet est simplement consensuel et l'accord des volontés du transporteur et de l'expéditeur seul suffit pour faire naître le contrat. L'absence de la lettre de voiture n'affecte donc ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de l'avant-projet.

Toutefois le Comité est d'avis que les transporteurs devraient être engagés à se servir d'une lettre de voiture, chaque fois qu'ils feront un contrat de transport international. On a cru pouvoir atteindre ce but en rendant matériellement avantageux pour les transporteurs l'usage du document de transport contenant les mentions essentielles, et en les mettant dans une situation moins favorable, s'ils préféreraient conclure un contrat de transport, soit sans documents, soit avec des documents ne contenant pas les mentions essentielles (v. article 8).

Etant établi que le contrat de transport au sens de l'avant-projet est consensuel et que la formation n'est subordonnée à aucune formalité particulière, le contrat peut donc exister sans que le transporteur ait pris en charge de la marchandise à transporter. Mais l'avant-projet ne vise que la responsabilité du transporteur pendant la période où les marchandises sont sous sa garde. Les obligations du transporteur découlant du contrat de transport avant qu'il ait pris possession des marchandises ne sauraient donc être soumises aux règles de l'avant-projet. Pour en déterminer l'étendue et les conséquences il faudra recourir au droit commun.

Quant au formulaire de la lettre de voiture, il a été proposé lors des travaux du Comité que tout transport international doit être accompagné d'une lettre de voiture conforme à l'un des deux modèles annexés à l'avant-projet. Une telle disposition est peu pratique. Si l'on trouve après quelque temps que la forme des formulaires n'est pas bien disposée, on ne pourra pas changer les formulaires sans provoquer une réunion d'une nouvelle Conférence Diplomatique Internationale.

Il est préférable de laisser aux transporteurs eux-mêmes de changer les formulaires s'ils trouvent que c'est nécessaire. Le Comité estime que l'I.R.U., qui est une organisation ayant pour objet, entre autres, de réaliser l'unité dans l'exploitation des transports routiers, a toutes les qualités de prendre sur soi la tâche de réexaminer les formulaires de temps en temps.

Article 4.

1. - Le commerce et l'industrie ont depuis longtemps désiré 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 souvent est 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 dans les transports par chemin de fer. Le Comité toutefois a considéré qu'on ne devrait pas 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 les besoins des usagers surtout quand il s'agit de trajets assez longs et de transports successifs. Pour ces raisons le Comité a proposé, en plus d'une lettre de voiture adressée de manière précise au destinataire, une lettre de voiture à ordre ou au porteur.

Selon l'avant-projet, la lettre de voiture ne peut cependant être à ordre ou au porteur que si les parties sont d'accord sur ce point. On n'a pas trouvé juste de donner à l'expéditeur un droit d'exiger l'établissement d'une telle lettre de voiture.

2 - 3. - Bien que théoriquement on aurait pu admettre qu'il ne faille que deux exemplaires formant preuve pour les deux parties contractantes: expéditeur et transporteur, il a paru opportun de protéger d'une manière efficace et pratique les intérêts du destinataire

en lui faisant remettre par le transporteur, à l'arrivée de la marchandise, un exemplaire accompagnant celle-ci.

L'expéditeur et le transporteur peuvent naturellement faire établir pour leurs facilités autant de copies de la lettre de voiture qu'ils le désirent; mais ces copies n'ont pas d'autre valeur juridique que celle des copies.

4. - Comme nous verrons plus tard, lorsque la lettre de voiture est à un destinataire dénommé, celui-ci peut, à l'arrivée, exiger la livraison de la marchandise sans avoir à produire un exemplaire de la lettre de voiture. Mais si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, le transporteur ne peut livrer la marchandise que contre remise de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture, c'est-à-dire le deuxième exemplaire, l'exemplaire qui est remis à l'expéditeur.

Article 5.

Dans la rédaction de cet article on s'est inspiré du Projet de 20 et 21 avril 1938 concernant l'introduction dans certains des Etats qui ont adhéré à la Convention de Berne, d'un document de transport négociable pour le transport par chemin de fer. Les règles y données doivent rendre le contrôle, si la personne présentant une lettre de voiture négociable est le propre porteur du document, aisée et simple. Même des personnes qui sont tout à fait étrangères aux raisonnements juridiques doivent pouvoir décider de cette question sans aucune difficulté.

Le transporteur est tenu de vérifier la régularité de la suite des endossements, mais il n'est pas tenu de vérifier la régularité de la signature des endosseurs.

Article 7.

Il y a des indications obligatoires qui ne peuvent être fournies que par l'expéditeur et d'autres seulement par le transporteur. En conséquence il faut distinguer ces deux sortes de mentions.

Dans un document commercial tel que la lettre de transport, qui peut être l'unique preuve des conditions du contrat de transport, aucune des indications prévues au paragraphe 1 ne peut être omise, si l'on entend sauvegarder les intérêts de l'expéditeur, du destinataire et de toute personne pouvant être intéressée à la marchandise. Evidemment, l'expéditeur devrait être responsable de l'inscription et de l'exactitude de ces indications car l'expéditeur est la partie possédant les connaissances et informations nécessaires pour fournir ces indications (v. article 9). L'expéditeur devrait avoir le droit d'exiger que le transporteur inscrive au moins les indications prévues au paragraphe 2.

Quant aux inscriptions qui se retrouvent dans cet article, elles se rapprochent de celles qu'on trouve en général dans les lettres de voiture employées déjà dans la pratique des transports internationaux.

Les mentions prévues sous les lettres 1) a, b (afin de pouvoir déterminer si un transport est international au sens de l'avant-projet), c, et 2) a, sont considérées comme indispensables au point de vue de l'exécution de la convention, les mentions 1) d, c, et f, sont nécessaires, parce que les marchandises doivent être identifiées; la lettre de voiture devant servir d'instrument de preuve. De plus, la mention 1) g, est nécessaire pour les opérations de dédouanement. Pour des raisons aisément compréhensibles, la lettre de voiture doit indiquer que le transport est soumis au régime établi par l'avant-projet et pour des raisons d'ordre et de praticité, il va de soi que le lieu et la date de l'émission doivent être mentionnés. Ensuite la lettre de voiture devra contenir une rubrique sous laquelle sera inséré l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Comme

nous verrons plus tard (article 10) le transporteur doit, lors de la prise en charge de la marchandise, vérifier l'état apparent de celle-ci et de son emballage.

Comme on a adopté une limitation du montant des dommages intérêts en cas de perte ou dommage à la marchandise, le Comité a estimé équitable que les parties puissent par un accord fixer une limite plus élevée. Dans ce cas la valeur de la marchandise ou l'intérêt spécial à la livraison doit être indiqué sur la lettre de voiture.

Le remboursement n'est pas à présent pratique dans les transports internationaux en raison des limitations de transfert de monnaie qui existent dans presque tous les pays. Le Comité a été unanime à constater qu'il n'y avait pas de raison actuellement de prévoir des remboursements.

L'article est simple et clair et devrait éviter des difficultés tant à l'expéditeur qu'aux employés du transporteur.

Article 8.

Nous avons déjà fait remarquer que l'avant-projet ne stipule pas une obligation absolue d'utiliser une lettre de voiture, mais qu'on a cru pouvoir atteindre le même but, en rendant matériellement avantageux aux transporteurs l'usage d'un tel document. Pour ces raisons on a imposé au transporteur une responsabilité accrue, lorsqu'il a accepté la marchandise sans qu'il ait été établi une lettre de voiture ou qu'il est coupable d'erreurs ou d'omissions au sujet des indications à fournir par lui en vertu de l'article 7 2).

Article 9.

On a trouvé juste que l'expéditeur réponde de l'exactitude des indications qu'il fournit et qu'il supporte toutes les conséquences des dommages subis par le transporteur et résultant du fait que ces indications ont été incomplètes.

Articles 10 et 11

Quant à la responsabilité du transporteur relative aux énonciations de la lettre de voiture fournies par l'expéditeur, on a pris en considération deux différents systèmes: Ou le transporteur aura toute liberté pour déclarer qu'il n'a pas vérifié les inscriptions faites par l'expéditeur concernant les marchandises délivrées par ce dernier. La lettre de voiture dans ce cas ne fait pas foi contre le transporteur. Ou le transporteur sera obligé de vérifier les indications de l'expéditeur, autant qu'un tel contrôle peut être raisonnablement demandé.

Le Comité n'a pas voulu accepter le premier système, parce que, si l'on autorise le transporteur à énoncer sur la lettre de voiture une clause "non constaté", il fera toujours usage d'une telle clause. Il est pourtant très important, et pour l'expéditeur, et pour le réceptionnaire de la marchandise, et, par là, pour le commerce international, que les marchandises transmises au transporteur soient indiquées dans la lettre de voiture aussi exactement que possible. Pour cette raison on a accepté en principe le deuxième système.

Le transporteur doit donc être tenu en principe de contrôler les inscriptions faites dans la lettre de voiture en ce qui concerne les marques ou les numéros (qui doivent être suffisants pour l'identification et aussi être apposés de manière à être lisibles facilement jusqu'à la fin du voyage) et le nombre des marchandises. L'Avant-projet oblige aussi le transporteur à contrôler l'état et le conditionnement apparent de la marchandise et de son emballage.

L'obligation imposée au transporteur doit cependant, en certains cas, recevoir un tempérament: car elle suppose nécessairement que le transporteur a eu la possibilité d'exercer son contrôle. Aussi si l'avant-projet écarte-t-il l'obligation de vérification dans deux cas: lorsque le transporteur n'a pas eu la possibilité de l'exercer et lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de l'exactitude des indications de l'expéditeur. Dans ces cas, le transporteur doit en

faire mention dans la lettre de voiture. Lorsque la lettre de voiture est sans réserves, les marchandises sont présumées avoir été reçues par le transporteur conformément aux indications faites dans la lettre de voiture et en bon état apparent. La lettre de voiture en fait foi jusqu'à preuve contraire.

En ce qui concerne le poids le transporteur n'a pas en pratique la possibilité de le contrôler. Mais si l'expéditeur paie une rémunération spéciale, le transporteur est obligé de le faire. Ce droit de demander une vérification s'étend aussi au contenu.

Comme le transporteur n'est tenu de contrôler le poids ou le contenu que sur requête de l'expéditeur, ces indications ne peuvent faire foi que lorsqu'il y a une note de vérification sur la lettre de voiture.

Article 12.

Le contenu de cet article correspond à l'article 13 de la C.I.M. et à l'article 16 de la convention de Varsovie.

Les paragraphes 1 et 2 ne donnent lieu à aucune observation.

En ce qui concerne le paragraphe 3 il peut être fait remarquer que, selon l'avant-projet comme dans la C.I.M., le transporteur n'est responsable des pièces qui se trouvent entre ses mains, que lorsqu'elles sont mentionnées dans la lettre de voiture.

La responsabilité du commissionnaire est déterminée par les dispositions des législations nationales. Mais il ne sera pas facile de décider quelle est la législation nationale applicable. En cas d'utilisation inexacte des papiers d'accompagnement, il paraîtrait logique d'appliquer la loi de l'Etat sur le territoire duquel l'utilisation régulière des documents aurait dû s'effectuer. En cas de perte des documents, il semblerait donc également que la loi applicable doit 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 documents reste inconnu. Au point de vue pratique cette question ne présente pas une importance considérable. En effet, quant à la responsabilité du commissionnaire, les législations des différents

Etats ne comportent guère de divergences; 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.

Article 13.

L'article 13 détermine le bénéficiaire du droit de disposition de la marchandise.

Comme nous avons vu auparavant, la lettre de voiture peut être adressée au destinataire ou émise à ordre ou au porteur. Une lettre de voiture adressée au destinataire n'est pas transmissible, et n'a pour but que de constater les conditions du contrat de transport. Au contraire, la lettre de voiture à ordre ou au porteur, est, on peut dire, le connaissement des transports par route. L'exemplaire négociable de cette lettre de voiture est transmissible par cession et endossement, et il garantit à son porteur légitime un droit exclusif à la délivrance de la marchandise.

Cet article prévoit que, si la lettre de voiture est adressée au destinataire, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise en route. Il nous semble que cette disposition prévoit tout ce qui est nécessaire à ce sujet.

Si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, le droit de disposition appartient au porteur légitime de l'exemplaire négociable de la lettre de voiture.

Article 14.

L'article 14 énonce l'obligation du transporteur de livrer la marchandise.

La livraison a des conséquences juridiques d'une importance fondamentale; la livraison de la marchandise met fin à la responsabi-

lité que supporte le transporteur; la livraison éteint l'action contre le transporteur provenant du contrat de transport; pour les demandes d'indemnité en cas de perte ou de dommage, la prescription court à partir du jour de la livraison.

L'obligation du transporteur de livrer la marchandise n'est que conditionnelle; il n'est tenu de la livrer que contre paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture, c'est-à-dire des créances dont le destinataire ou le détenteur paraît débiteur en vertu des inscriptions dans la lettre de voiture. S'il y a une contestation sur ces créances, le transporteur est, malgré cela, tenu de livrer la marchandise lorsque le destinataire ou le détenteur donne caution.

Article 16.

Par cet article est résolue la question qui a été spécialement mise en avant par les transporteurs concernant la difficulté de prendre soin des marchandises s'il y a empêchement à la livraison. Le transporteur a dans ce cas, d'après l'avant-projet, les mains assez libres. Il peut décharger les marchandises et les vendre très rapidement afin de percevoir le prix de transport et les frais dûs. Selon l'article 16, le transporteur doit pourtant prendre soin des marchandises déchargées. La responsabilité pour la garde des marchandises qui s'ensuit n'est pas toutefois une partie du contrat de transport et ne tombe pas sous le coup des règles de l'avant-projet de Convention en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs, mais sous les règles de la loi nationale concernant la responsabilité de ceux qui ont des choses sous leur garde.

L'expéditeur est tenu envers le transporteur du prix du transport et de frais dûs. L'expéditeur a donc tout intérêt à ce que la réception des marchandises s'opère dès que possible. Il peut se faire que l'acheteur a appris que les marchandises ont perdu leur valeur lors du transport et qu'il ne désire pas payer les frais de

transport. Il peut arriver aussi, si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, que l'acheteur n'a pas reçu l'exemplaire négociable de la lettre de voiture et que par conséquent, il n'a pas été capable de la présenter au voiturier. Dans ces cas l'expéditeur doit, après en avoir été informé par le transporteur, arranger l'affaire (v. paragraphe 6). Si même l'expéditeur arrive à manquer, le transporteur, comme cela a été déjà dit, a le droit de retenir les marchandises ou de les donner à la garde de quelqu'un qui les gardera pour son compte et il pourra ensuite s'indemniser très rapidement pour le prix de transport et les frais en vendant les marchandises.

Article 17.

La question de la fixation de la période de transport est réglée dans l'article 1.

On y verra que la période de transport a le même sens dans l'avant-projet comme dans la C.I.M. Elle comprend toute la période entre l'acceptation de la marchandise et sa livraison.

Il y a perte totale de la marchandise lorsque le transporteur n'est pas à même de livrer la marchandise entre les mains de bénéficiaire à la livraison. Il y a perte partielle de la marchandise lorsqu'une partie de la marchandise fait défaut à la livraison. L'avarie est toute altération portant sur la substance de la marchandise et entraînant une dépréciation de celle-ci, par exemple la détérioration, le bris, la mouille.

Article 18.

Le Comité a estimé que le transporteur ne doit pas être libre de remettre la marchandise selon son bon plaisir. Il faut qu'il remette dans un délai raisonnable la marchandise qu'il transporte. Il a été impossible de trouver une formule pleinement satisfaisante pour ce délai, les mots "délai raisonnable" ne paraissant pas suffisants. C'est une question d'appréciation de fait par le juge.

Article 19.

Le point capital de l'avant-projet réside dans cet article qui traite l'étendue de la responsabilité du transporteur.

La responsabilité pour perte, ou avarie des marchandises transportées, ou retard dans leur livraison, basée sur un contrat de transport, reste soumise dans la plupart des pays, aux règles générales des obligations contractuelles et dans d'autres pays à des règles plus rigoureuses.

L'élément constitutif de la responsabilité contractuelle est la présence d'une faute. Bien que la théorie du risque - qui rejette la nécessité d'une faute pour que la responsabilité civile du débiteur soit engagée - ait été rejetée par la plupart des législations continentales, cette théorie a exercé dans certains pays une influence considérable sur la jurisprudence. C'est surtout le cas en France où la jurisprudence n'y fait exception que pour les accidents causés par les faits extérieurs impossibles à prévoir / force majeure /. Soit que la preuve de l'absence de faute suffise à libérer le débiteur, soit que l'on exige la preuve d'un cas de force majeure / vis major /, il est à présumer que le résultat pratique, en général, sera le même, du fait qu'en fin de compte, dans le dernier cas la preuve de la force majeure peut toujours se faire par toutes voies de droit, donc par présomptions.

Parmi les conventions internationales, les règles de La Haye et la Convention de Varsovie consacrent la théorie de la faute, tandis que la C.I.M. applique en principe la théorie du risque.

Lors des travaux préparatoires de l'avant-projet les représentants des transporteurs néerlandais ont proposé une division de la responsabilité fixée d'avance empiriquement pour chaque forme où le dommage se manifeste, par exemple dommage par le feu (incendie), bris, perte, avarie (pourriture), fait d'autres liquides ou d'autres marchandises (odeur), manquant, souillure. L'expéditeur doit ainsi

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

Les auteurs de ce projet étaient d'avis que la conception de "faute" est trop vague et désireraient une règle qui soit en principe indépendante de la faute ou tout autre définition aussi vague. L'avantage de ce système serait qu'il diminuera pour les assureurs les dépenses dues pour le règlement des dommages-intérêts et donc aussi les frais de transport.

Le Comité n'a pas cependant pu adopter ce système pour les raisons suivantes :

Il y a aujourd'hui un vœu général de mettre autant que possible en harmonie les règles applicables aux contrats de transport par divers genres de transport. Ce point de vue s'est exprimé aussi dans une résolution du 25 janvier 1949 du Sous-Comité des transports routiers dans la Commission Economique pour l'Europe où le Sous-Comité a fait ressortir qu'il y aura lieu, tout en recherchant des types de contrat de transport tenant compte en premier lieu des particularités des transports routiers, de mettre 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 genres de transport est notablement compliquée.

En outre la proposition paraît très difficile à réaliser techniquement.

La proposition présume une spécification des espèces d'avaries, mais il semble qu'on éprouverait des difficultés à réaliser en pratique. La répartition de la responsabilité pour les divers groupes devrait être fondée sur des matériaux statistiques, mais ceux-ci n'existent pas encore dans tous les pays. Il a été prétendu aussi par des assureurs que la proposition néerlandaise soit entraîner des frais d'assurance trop onéreux et superflus, ce qui influe en dernier

lieu sur les frais de transport et donc va à l'encontre du but projeté.

En ce qui concerne la notion de faute, le Comité trouve d'ailleurs que la jurisprudence sera en mesure, comme pour les transports par mer et par air, de préciser ce qu'il faut entendre par faute du transporteur.

Il y a aussi une autre raison de rejeter la proposition néerlandaise, puisque les dispositions concernant le transport des marchandises par chemin de fer sont partiellement applicables aux lignes des services automobiles qui sont inscrites sur la liste des lignes établies conformément à la C.I.M. Il faut donc trouver si possible un système qui n'est pas trop différent du système de celle-ci.

En ce qui concerne la question s'il faut appliquer la théorie de la faute ou celle du risque, le Comité a trouvé qu'il est juste de ne pas imposer au transporteur une responsabilité trop élevée sans le dégager de toute responsabilité lorsqu'il a pris les mesures raisonnables et normales pour éviter le dommage; c'est la diligence qu'on peut exiger du bon père de famille. Mais comme dans toutes les lois et dans les autres conventions qui consacrent la théorie de la faute, le fardeau de la preuve de l'absence d'une faute doit incomber au transporteur. La conséquence en est, en principe, que le transporteur est responsable non seulement quand un manque de diligence raisonnable du transporteur est constaté, mais aussi quand on ne parvient pas à découvrir ni à prouver la cause du dommage qui s'est produit pendant le transport.

Ce qu'il faut entendre pour "mesures raisonnables" est chose qui sera laissée à la libre appréciation du juge.

Conformément au droit commun, le débiteur répond, comme de sa propre faute, de celle qui peuvent commettre les personnes qu'il emploie à l'exécution de la prestation due. Ce principe de droit commun a été repris dans l'article 19, selon lequel les transporteurs répondent des fautes commises par leur préposés. La question de sa-

voir comment devait être interprété le mot préposé au sens de l'avant-projet trouve sa réponse dans l'article 1.

Article 20.

On a trouvé qu'une acceptation de la règle de l'article 19 concernant la charge de la preuve sans exception, comporterait une responsabilité trop rigoureuse des transporteurs. Dans certains cas la preuve de l'absence de faute est, par la force des choses, impossible, même quand tout donne à croire que la cause de l'inexécution est étrangère au transporteur. Dans ces cas il peut être injuste d'exiger du transporteur cette preuve. Pour ces raisons on a proposé dans l'article 20 de l'avant-projet un aménagement de la règle de l'article précédent pour le cas où le dommage résulte vraisemblablement d'un fait de nature à causer le dommage en dehors de toute faute du transporteur ou de ses préposés. Dans ces cas la charge de la preuve du transporteur est considérée comme ayant été remplie. La conséquence en est une présomption que le transporteur a pris toutes les mesures raisonnables jusqu'à ce que les circonstances - ipso facto ou démontrées par les opposants - prouvent le contraire.

L'article 20 contient alors une énumération de faits où l'on présume que le transporteur et ses préposés ont pris toute mesure raisonnable pour éviter le dommage. L'énumération a été tirée principalement des règles de La Haye, mais elle contient aussi une certaine concordance avec les règles correspondantes de la C.I.M. La liste susmentionnée peut être divisée en trois catégories :

- a) les faits qui plus ou moins rentrent dans la notion de force majeure ou de cas fortuit mentionnés sous les lettres a) - h);
- b) fait de l'expéditeur, le destinataire, le détenteur et vice de la marchandise, mentionnés sous les lettres i) - q) et
- c) le fait du transporteur, mentionné sous la lettre r).

Quant à la plupart de ces faits, il ne paraît pas nécessaire de les commenter, mais on peut pourtant fait ressortir ce qui suit.

En ce qui concerne la grève ou le lock-out, le transporteur ne sera pas, selon le Comité, exonéré si la grève ou le lock-out est occasionné par sa faute.

Le vice propre de la marchandise et l'insuffisance d'emballage ou de marques ont toujours été considérés de droit commun, comme dégageant la responsabilité du transporteur. Les transporteurs ont voulu mettre au même rang l'influence de la chaleur, du froid, etc.

Par "véhicule ouvert" doit être étendu tout véhicule dont le genre de construction ne permet pas une fermeture complète. Une couverture ou toiture temporaire (constituée de bâches, planches, etc.) ne modifie pas le caractère ouvert du véhicule. Les marchandises chargées dans de tels véhicules sont souvent exposées aux mêmes dangers que dans des véhicules sans toiture. Dans la rédaction de cette exception on s'est inspiré de l'article 28 § 1 a) de la C.I.M.

Indépendamment de toute disposition spéciale, le chargement par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire sont régis par l'axiome juridique que chacun répond de son propre fait. Conformément à cet axiome de droit, l'expéditeur, le destinataire ou le détenteur doivent donc avoir à répondre eux-mêmes de toutes les conséquences pouvant résulter du fait de ne pas avoir exécuté lesdites opérations avec la diligence dictée par les circonstances.

La disposition sous lettre q) peut être considérée comme superflue. L'exonération de responsabilité pour les transports d'animaux vivants peut être fondée sur les dispositions sous les lettres k) et p).

Pour des raisons d'humanité il est juste de ne pas imposer une responsabilité au transporteur si une perte ou un dommage de marchandise résulte d'un déroutement effectué pour sauver des vies. Pour régler cette question le Comité a jugé convenable d'ajouter un paragraphe concernant le déroutement, mais on peut se demander si l'on ne doit pas laisser aux tribunaux le soin de décider dans chaque cas d'espèce si le déroutement a été, ou non, raisonnable.

Article 21.

Cet article contient deux dispositions concernant le transport des marchandises inflammables, explosives ou dangereuses et distingue suivant que la nature exacte des marchandises a été ou non révélée au transporteur. Les deux dispositions ont été empruntées à l'article 4, § 6 des règles de La Haye (la rédaction de l'avant-projet est prise de la loi française du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer). La détermination du caractère inflammable, explosifs ou dangereux d'une marchandise est une question de fait: à cet égard, l'article 21 contient une définition aussi large que possible, puisque la sanction est encourue, en cas de dissimulation, pour toute marchandise dont le transporteur aurait normalement refusé l'acceptation s'il en avait connu leur nature.

Article 22.

Conformément aux principes généraux du droit, l'indemnité sera destinée en général à réparer le dommage dans toute son étendue, c'est-à-dire tant la diminution patrimoniale subie (*damnum emergens*) que le manque à gagner (*lucrum cessans*). Contrairement à cette conception du droit privé d'assez nombreux Codes de commerce de même que la C.I.M. dans le but de tempérer la responsabilité du transporteur et d'éviter les difficultés relatives à la détermination des dommages-intérêts, ont posé des règles spéciales en cas de perte ou de détérioration de la chose transportée. D'après ces Codes, l'indemnité doit équivaloir à la valeur de marchandises semblables, c'est-à-dire les dommages-intérêts seront ordinairement limités à la diminution du patrimoine subie et ne s'étendront pas au manque à gagner. Au cas de dommage causé par le dol ou par la faute lourde du transporteur, l'indemnité est complète. Une restriction de la responsabilité du transporteur est commune aussi dans les autres conventions internationales de transport.

Dans l'avant-projet, on applique en principe les règles du droit privé, d'après lesquelles il doit être tenu compte à la fois de la perte et de la portion de gain, mais dans le but de mitiger la responsabilité du transporteur et d'éviter les difficultés relatives à la détermination des dommages-intérêts, on a fixé une limitation légale du taux de la responsabilité (v. l'art. 24).

Article 23.

Dans la rédaction de cet article on s'est inspiré de l'article 29 de la C.I.M.

Au sens de l'article 23 il doit toujours s'agir de la valeur objective et non pas de la valeur subjective de la marchandise. Lorsque le prix courant sur le marché est fixé par les autorités, la valeur prise comme base de l'indemnité sera calculée d'après ce prix. Le prix courant sur le marché coïncidera avec les prix de gros, ou les prix de détail suivant que la marchandise fera l'objet de transactions en gros ou en détail.

Article 24.

Dans cet article, l'avant-projet établit une limitation légale de la responsabilité du transporteur routier.

Dans les autres conventions internationales de transport le taux maximum de responsabilité est fixé en général à une certaine somme dans la monnaie-or d'un certain pays. Mais les développements récents ont rendu une telle norme de valeur peu satisfaisante.

Au cours de sa XX^e Conférence tenue à Anvers en septembre 1947, le Comité Maritime International avait examiné cette question pour les conventions internationales maritimes et, constatant d'une part que l'étalon or ne peut être appliqué dans la conjoncture actuelle, et, d'autre part, les divergences qui se sont produites dans la fixation des limites dans les monnaies nationales, a chargé le Bureau permanent de nommer une commission ayant pour mission de trouver une

solution pratique assurant l'uniformité internationale de la limite de responsabilité. Sur la demande du C.I.M., l'Association française de Droit maritime a étudié la question et, liant la limite de responsabilité au montant du fret perçu, elle a proposé, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime, les limites suivantes : 10 fois le montant du fret brut total perçu par l'armateur afférent au colis perdu, spolié ou endommagé, 10 fois le fret afférent à la quantité de marchandises sinistrées, s'il s'agit de marchandises en vrac. Le C.I.M. n'a pas encore examiné cette proposition.

Toutefois, le Comité n'a pas été convaincu que la proposition faite au sein du C.I.M. est meilleure que le système existant dans les conventions internationales de transport. Le Comité n'a pas alors trouvé des raisons suffisantes de s'écarter de ce système.

Dans l'avant-projet une limite de ? dollar par kilogramme est prévue. Les transporteurs ont estimé qu'il vaut mieux prendre comme base le poids (1 kilogramme) de préférence au nombre des colis. Avec la première méthode le transporteur peut toujours à l'avance calculer le chiffre total auquel pourra atteindre sa responsabilité pour chaque camion; avec la deuxième, il ne le peut pas, étant donné que le nombre des colis transportés par un même camion peut varier grandement.

En ce qui concerne le chiffre, les transporteurs ont proposé une limite de responsabilité d'un dollar-or par kilogramme. Ils ont fait observer que la limite de la navigation du Rhin est 20 frs. suisses par 100 kilogramme et que d'après le projet suisse de réglementation des tarifs pour le transport automobile de choses, une indemnité supérieure à 300 francs suisses par 100 kilos ne peut être demandée que si la valeur de la marchandise est déclarée expressément. Les représentants de la C.C.I. estimaient le chiffre proposé trop bas. D'après les calculs sur un grand nombre de marchandises transportées, la valeur moyenne s'élevait à environ ? frs. suisses.

Le Comité pour cette raison a proposé le chiffre de ? or,

Il est possible qu'on puisse interpréter la limitation ainsi fixée par l'avant-projet de deux manières: ou le transporteur sera tenu de ? dollars-or si la valeur du dommage est supérieure ou égale à cette somme, ou le colis est évalué à cette somme et l'indemnité sera calculée proportionnellement à l'importance du dommage en prenant pour base cette valeur. Seule la première interprétation est la bonne, et la règle proportionnelle qui joue en matière d'assurance n'est pas donc applicable à la limitation ainsi fixée par l'avant-projet.

Mais l'expéditeur et le transporteur peuvent naturellement convenir d'une limite plus élevée que celle prescrite dans cet article. Une déclaration dans la lettre de voiture d'une valeur de la marchandise ou d'un intérêt spécial à la livraison excédant la limite visée au présent article constitue une présomption d'un tel accord. Le transporteur a le droit de la contester.

Si la déclaration de valeur ou de l'intérêt spécial n'excède pas la limite légale, la déclaration constituera une présomption de l'évaluation du préjudice résultant du dommage.

Article 25.

En cas de dommage causé par le dol ou par la faute lourde imputable au transporteur l'indemnité en général est intégrale. Egalement la prescription courte en matière de contrat de transport est exclue en cas pareils. Dans la Convention de Varsovie, on trouve aussi une stipulation de cette teneur. Elle prévoit aussi une responsabilité illimitée en cas de dol ou faute lourde des préposés du transporteur.

La C.I.M., au contraire, prévoit un maximum de responsabilité même en cas de dol ou faute lourde du chemin de fer ou de ses agents, le double des maximums prévus en absence de dol et de faute lourde.

Signalons que par exemple en Allemagne le dol ou la faute lourde du préposé n'implique pas dol ou faute lourde du commettant.

Les membres du Comité étaient d'avis que la limitation de la responsabilité du transporteur et de la prescription de la responsabilité ne devait pas s'appliquer lorsqu'il y a un acte illicite intentionnel. Dans la rédaction de cet article on s'est inspiré de l'article 25 de la Convention de Varsovie. Mais dans l'avant-projet on a fait une distinction entre les fautes intentionnelles du transporteur lui-même d'une part et celle de ses préposés d'autre part. L'effet de la limitation est ainsi refusé en cas de dol ou faute lourde du transporteur lui-même, mais il ne l'est pas s'il y a dol ou faute lourde de la part d'un de ses préposés. On a trouvé qu'on ne pourrait pas prévoir une responsabilité illimitée du transporteur qui pourrait s'élever à une somme énorme si, par exemple, un de ses préposés avait commis une faute lourde.

Article 26.

La plupart des législations nationales connaissent le principe selon lequel, une fois la marchandise livrée à l'ayant-droit et acceptée sans réserve par celui-ci, le transporteur est considéré comme ayant régulièrement rempli ses obligations contractuelles, de sorte qu'aucune action née du contrat de transport ne peut plus être exercée contre lui. Certains Codes ont atténué cette fin de non-recevoir, en distinguant généralement entre les avaries apparentes et les avaries non apparentes, afin d'accorder un certain délai pour intenter une action en responsabilité contre le transporteur à raison d'avaries de la dernière espèce; ce délai varie selon le pays.

Cette fin de non recevoir a été supprimée par l'avant-projet, en accord avec les règles de La Haye: la réception des marchandises sans protestation n'entraîne plus déchéance, mais seulement présomption du bon état des marchandises lors de la livraison. Il se peut

bien que le défaut soit apparent pour le chef, l'homme du métier, mais non pour l'employé qui vient chercher la marchandise. Accepter une règle tendant à considérer l'acceptation de marchandises non pas comme une présomption, mais comme une reconnaissance définitive de ce que les marchandises sont arrivées en bon état, ce serait exiger que ce soit la personne la plus compétente qui vienne prendre possession de la marchandise.

Article 27.

Par cet article il a été fixé devant quels tribunaux l'action en responsabilité pourra être portée.

En vertu du système prévu à l'article 27 le demandeur est donc forcé d'intenter son action devant un des tribunaux prévus à l'alinéa premier. Signalons toutefois que l'avant-projet ne prévoit pas la possibilité de donner force de chose jugée aux jugements rendus par ces tribunaux. A ce sujet il peut être fait observer que la C.I.M. contient un article 55 concernant l'exécution des jugements. Il existe cependant une différence entre cette convention et l'avant-projet. La première Convention contient un article qui réserve la possibilité pour les Etats participants de s'opposer à l'admission de nouveaux Etats. L'avant-projet au contraire reste ouvert à l'adhésion de tous les Etats.

Il se peut donc qu'un Etat dont la justice n'est pas suffisamment organisée adhère à l'avant-projet, ce qui pourrait entraîner de grandes difficultés si les jugements des tribunaux de cet Etat devaient être exécutés dans les autres pays.

Celui qui voudra intenter une action fera donc bien de s'assurer si la législation en vigueur devant le tribunal choisi lui donnera le moyen de faire exécuter le jugement. En général il choisira le tribunal du pays dont le jugement peut être exécuté ensuite dans le pays où le transporteur a son siège de l'exploitation.

La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

- 35 -

Article 28.

Tant les législations relatives au transport dans la plupart des Etats que le droit de transport international connaissent le principe d'après lequel les rapports juridiques entre les parties contractantes, fondés sur le contrat de transport, doivent être définitivement réglés aussi rapidement que possible. Le droit du transport prévoit en outre que les actions qui ne s'éteignent pas avec l'acceptation de la marchandise par le destinataire, sont soumises à des délais de prescription plus courts que ceux du droit privé des différents Etats en général. En effet, les actions nées du contrat de transport se prescrivent en général par une année.

Il semble qu'il n'y ait aucune raison d'envisager, dans les transports par route internationaux, une prescription plus longue que celle prévue en général pour les transports nationaux ou par les transports internationaux par mer et par voie ferrée.

Article 29

Dans le domaine des transports successifs il doit être fait distinction entre deux cas :

- a) Les marchandises sont acheminées vers leur point de destination par une série de transports successifs. L'expéditeur conclut avec chacun des transporteurs un contrat.
- b) L'expéditeur traite seulement avec le premier transporteur qui se charge de faire effectuer le transport de bout à bout par des transporteurs successifs. Dans ce cas il n'y a donc qu'un contrat unique.

Les articles 29 à 35 se réfèrent aux transports exécutés par plusieurs transporteurs par route successifs sous la forme d'un seul contrat.

Il convient de signaler encore que ces articles n'ont trait qu'aux transports successifs par la route et donc aucunement aux transports successifs effectués en partie par route et partie par un autre moyen de transport.

Article 30.

Cet article contient une règle motivée par les principes de la responsabilité des transporteurs successifs à l'égard des marchandises envers l'ayant-droit et du droit de recours entre les transporteurs, stipulés aux articles 31 et 32.

L'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise doit, en ce qui concerne la réception des marchandises, avoir la même signification pour les relations entre les transporteurs que celle de lettre de voiture pour les relations entre les transporteurs et l'expéditeur ou le destinataire ou porteur légitime de l'exemplaire négociable d'une lettre de voiture à ordre ou au porteur. L'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagnera la marchandise est, en général, d'importance quand il s'agit de constater où s'est produit, pendant le transport, le fait qui a causé la perte, l'avarie ou le retard, pour lesquels l'ayant-droit demande des dommages-intérêts.

Article 31.

1. - En cas de perte, avarie ou retard, l'ayant-droit aura recours contre le premier ou le dernier transporteur qui est responsable même si la cause de la perte, avarie ou retard, est manifestement imputable aux transporteurs intermédiaires. Le premier transporteur a pris l'engagement de faire parvenir les marchandises à destination et il a donc promis le transport unique et il est tenu par suite de l'effectuer. Quant au droit de l'ayant-droit d'agir contre le dernier transporteur, il serait injuste de refuser à l'ayant-droit, en général le destinataire, un recours intégral contre le dernier transporteur parce que le destinataire se trouverait dans une situation malaisée, s'il devait plaider au loin contre le premier transporteur ou s'il devait prouver la faute d'un des transporteurs intermédiaires.

L'ayant-droit peut aussi agir contre le transporteur intermédiaire, si le fait générateur de la perte, de l'avarie ou du retard s'est produit lors du transport effectué par ses soins.

3. - Au sein du Comité il a été proposé également dans le cas du transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, la compétence du lieu où ce fait s'est produit.

Cette proposition n'a pas été appuyée par le Comité qui estimait dangereux de déclarer compétent le tribunal du lieu "de l'accident", puisque ce tribunal peut être situé dans un Etat qui n'a pas ratifié la convention.

Articles 32 - 34.

Ces articles règlent le recours contre les autres transporteurs par un transporteur qui a payé une indemnité pour perte, avarie ou retard sans en être le seul responsable d'après la présente Convention. Le projet accepté en principe d'appliquer à cette matière le même règlement que celui que contient l'article 48 de la C.I.M. Pour- tant quand il n'est pas possible de prouver que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs transporteurs, l'indemnité due est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part de la rémunération qui revient à chaque transporteur.

Article 35.

Les stipulations réglant les relations entre les transporteurs ne sont pas coercitives. Les stipulations données n'entrent en jeu que dans le cas où les transporteurs n'ont pas arrangé cette affaire entre eux. La question de savoir comment la responsabilité doit être répartie entre les transporteurs ne concerne que ceux-ci, les transporteurs pouvant en discuter librement s'ils le désirent.

Article 36.

Cet article résout l'épineuse question de la responsabilité de celui qui, quoique n'étant pas transporteur professionnel a reçu sous sa garde des marchandises qui sont au cours de transport réglées par l'avant-projet. Les transporteurs professionnels sont responsables envers l'expéditeur ou le destinataire ou le porteur de la lettre de voiture négociable pour l'exécution du transport du départ à l'arrivée. Il arrive souvent que les transporteurs ont à se servir pendant le transport d'intermédiaires indépendants, qui ne sont pas transporteurs professionnels ni leurs préposés, par exemple pour le déchargement et rechargement, pour l'entreposage des marchandises, pour la garde des marchandises durant le rechargement, etc. Et si la lettre de voiture couvre le transport de l'établissement à l'expéditeur à l'établissement du destinataire, le transporteur peut avoir à passer les marchandises à l'examen de la douane et ensuite à les délivrer au destinataire. Il sera alors responsable pour tout ce qui arrive aux marchandises lorsque celles-ci sont à la charge de ces intermédiaires ou de la douane. Le transporteur devrait dans ce cas avoir le droit d'obtenir le remboursement de ce qu'il a eu à payer, à l'expéditeur ou au réceptionnaire, en compensation pour perte, avarie ou retard, si la perte, l'avarie ou le retard est survenu lorsque les entreprises intermédiaires mentionnées ci-dessus ou - dans le cas de contrat de transport "Warehouse to Warehouse" - la douane ont reçu sous leur garde et surveillance les marchandises qui sont à leur connaissance en cours de transport en vertu d'un contrat soumis à l'avant-projet.

Dans cet ordre d'idées l'article 36 prescrit que toute personne qui, quoique n'étant pas partie d'un contrat de transport réglé par l'avant-projet, a reçu des marchandises qui sont en cours de transport en vertu d'un tel contrat doit être responsable à l'égard du transporteur duquel elle a reçu les marchandises de perte, d'avarie ou de retard arrivées durant sa garde des marchandises suivant les mêmes règles que celles auxquelles le transporteur lui-même est soumis.

Article 37.

Les clauses qui sont interdites sont, entre autres, les "négligences clauses"; toutes les clauses "que dit être", "quantité, qualité, poids inconnus"; clauses limitatives de responsabilité, fixant une somme inférieure à la limite de l'avant-projet, et les clauses renversant le fardeau de la preuve. La nullité d'une telle clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de l'avant-projet.

Les clauses par lesquelles le transporteur assume une responsabilité plus étendue que celle prévue par l'avant-projet sont, en revanche, licites.

Article 38.

Les documents internationaux rédigés en deux langues présentent toujours le danger de comporter deux textes tant soit peu discordants. Pour ces raisons le Comité propose un seul texte - à savoir le texte français - comme faisant foi. Toutefois, tenant compte de l'importance de la langue anglaise, le Comité a établi, à côté de l'original français, un texte en langue anglaise.