

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

C O M P T E - R E N D U

de la

Quatrième session du Comité du contrat de transport

international par route

tenue à Genève du 27 au 31 mai 1949

— — — — —

1. Les Membres du Comité et les Experts présents:

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

- M. C.B. INGWERSEN, (depuis le 30 mai), Avocat à la Cour Suprême de Danemark, Consul général et Président de la Fédération internationale des commissionnaires de transports et assimilés.
- M. Philippe DROIN, (absent) 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.
- M. Paul SCHWEIZER, (depuis le 30 mai), Directeur de la Maison "Lastag", S.A. pour le transport par camion et Vice-Président de l'I.R.U.

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

- M. H. K. HELMENS DORFER, (depuis le 30 Mai), Directeur de la Compagnie d'assurances générales l'Helvetia, Suisse.
- M. J. J. KAMP, (depuis le 30 Mai), de l'Association d'assurance transports des Pays-Bas.

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

- M. Jean HOSTIE, Conseiller juridique de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe.

Assistent à la Session:

- M. G. H. DIJKMANS van GUNST, (depuis le 30 Mai), Directeur au Ministère néerlandais des transports et du waterstaat.
- M. Albert NAESSENS, (depuis le 30 Mai), Délégué permanent de Belgique auprès des Nations Unies à Genève.
- M. Svend ANDERSEN, Directeur de la Compagnie d'assurance du Lloyd danois, du Nordic pool of marine insurance.
- M. Osvaldo ADROWER, Président de l'Association syndical-italienne.
- M. Jean BAEBLER, (depuis le 30 Mai), Administrateur-Directeur de l'A. Natural le Coultre et Cie. S.A., Genève.
- M. Attilio BELTRAMETTI, (depuis le 28 Mai), de la Confédération générale du trafic et des transports, Rome.
- M. Ugo BERNIERI, de la Société des Transports Routiers des marchandises d'Italie.
- M. Hugues BURBACH, (depuis le 30 Mai), Gérant-Directeur général de la Capital, agence générale d'assurance et de caution agréée, Paris.

- M. C. E. CARROL, (depuis le 28 Mai), Chef de section de l'I.R.U.
- M. Pierre GRAF, (depuis le 30 Mai), de la Compagnie d'assurances générales l'Helvetia, Suisse.
- M. A. GREEBE, Secrétaire général de l'Association néerlandaise des usagers de transports (E.V.O.).
- M. C.A.F. GROENMAN, Secrétaire de l'Union néerlandaise d'entreprises de transports.
- 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 Co., Rotterdam.
- M. C.J.K. PETERSEN, (depuis le 28 Mai), Secrétaire général de l'I.R.U.

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

2. Procès-Verbaux des séances plénières.

27 Mai 1949

La séance est ouverte à 10 h. 15 dans une salle du Palais des Nations, sous la présidence de M. Algot BAGGE.

Le PRESIDENT, après avoir souhaité la bienvenue à tous les présents, annonce qu'il sera obligé de partir de Genève le mardi, 31 Mai, à 16 heures pour prendre part, à Rome, le 2 juin, à une réunion du Conseil de l'Institut. Il espère que le Comité terminera ses travaux pour cette date.

Ensuite, le Président fait savoir que M. Ingwersen ne pourra être présent avant le 30 Mai et qu'il a demandé au Président de ne pas discuter le chapitre sur la responsabilité du transporteur avant son arrivée. Puisque c'est l'absence d'accord à Menton sur ce chapitre qui a provoqué cette réunion, il a été proposé dans l'ordre du jour provisoire que la matière de la responsabilité soit discutée les 30 et 31 Mai.

Le Président annonce aussi qu'il a reçu au dernier moment, avant son départ de Stockholm, une demande de M. Greebe que le Comité reprenne la discussion sur le projet néerlandais concernant la responsabilité. Comme M. Spat, Membre du Comité, et M. Dijkmans van Gunst, dont émane le projet néerlandais, ont expressément déclaré à Menton que ce projet ne serait pas repris, il n'a pas été l'objet d'une discussion à la réunion de Bâle entre les transporteurs et les assureurs. Toutefois, quand les circonstances le permettront, M. Greebe aura le temps de développer encore une fois ses idées.

De plus, le Président espère trouver l'occasion de faire un court exposé des travaux du Sous-Comité des connaissances directs internationaux, établi au sein de la Chambre de Commerce

internationale. Ce Sous-Comité est chargé d'étudier les possibilités d'établir un titre de transport combiné couvrant tous les différents genres de transport. Les travaux du Sous-Comité doivent donc intéresser le Comité du transport routier. Le dernier projet du Sous-Comité sera distribué aussitôt que possible.

Enfin, le Président propose que le Comité prenne comme base de ses discussions la dernière édition du projet de Convention préparé par le Secrétaire du Comité après la réunion de Menton (Doc. G 4 f. rev. 1). Ce projet est fondé sur le projet élaboré à Menton.

Sur la proposition du **PRESIDENT**, l'ordre du jour provisoire est adopté.

I. - Constitution du Sous-Comité de rédaction.

Le **PRESIDENT** propose que le Sous-Comité de rédaction ait la même composition qu'à Menton, à l'exception de M. DROIN empêché, c'est-à-dire MM. le Président, Hostie et Janssen avec le Secrétaire du Comité comme adjoint.

Cette proposition est adoptée.

M. SPAT présente les excuses de M. Dijkmans van Gunst pour son absence aujourd'hui, mais M. van Gunst, ayant été obligé d'être présent ce jour à une réunion à La Haye, viendra lundi. M. Spat et M. van Gunst sont d'accord pour que l'on reprenne la discussion sur le projet néerlandais, s'il y a des motifs suffisants.

Il est décidé de passer à la discussion des articles.

Sur la demande du **PRESIDENT**, le **SECRETARE** donne lecture de l'article I^{er}, ainsi conçu:

"Au sens, etc.....

Le SECRETAIRE indique que cet article ne comprend que les définitions et qu'il correspond en partie à l'article 2 du projet de Menton. Le nombre des définitions a été augmenté. En commençant par les définitions, on atteint une plus grande précision en ce qui concerne la portée d'un grand nombre d'expressions et on élimine la possibilité d'en donner plusieurs interprétations lorsqu'elles se trouvent employées dans divers articles. En même temps, il y a un avantage de forme: on allège le style de la Convention en supprimant dans le corps du texte les explications relatives aux termes qui sont définis. En ce qui concerne la définition du transport international, le projet de Menton exprime mal la résolution prise par le Comité pendant la session de Menton à cause d'une erreur du Sous-Comité de rédaction. Le Comité avait adopté une proposition de M. Morganti selon laquelle les transports "en transit" ne seraient pas soustraits à l'application de la Convention lorsqu'il s'agissait 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. Dans le projet révisé les transports "en transit" sont traités de la même manière que les transports frontaliers. Ils tombent donc en principe dans le champ d'application de la Convention, mais les Etats contractants peuvent, par accord bilatéral, les soustraire à l'empire de la Convention (v. aussi article 2 par. 4).

M. GREEBE demande si la définition sous i) concernant "la durée du transport" est suffisante. Si la marchandise est perdue pendant la durée du transport, alors quand le transport prendra-t-il fin?

Le SECRETAIRE répond que le but de cette définition est de déterminer l'étendue de la responsabilité du transporteur. Il

trouve la définition suffisante, mais il propose que la question soit envoyée au Sous-Comité de rédaction.

Il en est ainsi décidé.

A l'exception de ce point, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE passe à l'article 2, ainsi rédigé:

"Le présent, etc....

Le SECRETAIRE indique que cet article correspond à l'article 1 et à l'article 2, paragraphe 2 du projet de Menton. Le présent projet limite cependant l'application de la Convention aux transports internationaux entièrement effectués par la route. Il est évident que, chaque réglementation s'appliquant aux transports combinés, offre des avantages pour les usagers. On n'a donc pas voulu faire rentrer dans le cadre du projet les transports combinés déjà régis par la C.I.M. ou empêcher l'établissement d'une réglementation séparée, concernant les transports combinés. Pour éviter toute incertitude en ce qui concerne l'application de la Convention aux transports effectués par les Etats, il a été proposé une stipulation expresse à cet égard. Ensuite, il a été considéré comme opportun de soustraire à l'application de la Convention des transports exécutés en dehors de l'opération normale de l'exploitation, comme des transports effectués à des fins scientifiques, etc.

M. KÖNIG déclare qu'il ne trouve pas nécessaire le paragraphe 3, alinéa b). Il va de soi que les transports nommés dans cet alinéa ne rentrent pas dans le cadre de la Convention. Il propose alors la suppression de cet alinéa.

M. JANSSEN partage l'opinion de M. König.

Le SECRETAIRE fait ressortir qu'il n'est pas de l'avis de M. König. Si l'on veut excepter ces transports de l'application de la Convention, il faut en donner une stipulation expresse.

M. KÖNIG déclare retirer sa proposition d'une suppression complète. Il propose cependant que les mots "et sortant du cadre, etc.....une exposition itinérante" soient supprimés comme étant inutiles.

M. BERNIERI estime que l'alinéa proposé est nécessaire. Il propose cependant la suppression des exemples cités, c'est-à-dire les mots "tels qu'une expédition scientifique ou une exposition itinérante".

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

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 3, ainsi rédigé:
"I - L'expéditeur, etc....

Le SECRETAIRE indique que cet article répond à l'article 3 du projet de Menton. Quant aux formulaires de la lettre de voiture, il a été proposé de laisser aux transporteurs eux-mêmes le soin de changer les formulaires s'ils trouvent que c'est nécessaire. 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.

M. JANSSEN fait ressortir qu'il est absolument nécessaire que la lettre de voiture soit conforme à l'un des deux modèles annexés à la Convention.

M. SPAT se rallie à l'opinion de M. Janssen. Il fait ressortir cependant qu'il faut trouver une procédure simplifiée qui permette un changement des formulaires sans provoquer une réunion d'une Conférence Diplomatique Internationale. Peut-être peut-on confier cette charge à un Comité composé, par exemple, des représentants de la Commission Economique pour l'Europe, de la Chambre de Commerce Internationale et de l'I.R.U.

Le SECRETAIRE déclare qu'il lui paraît un peu exagéré de devoir convoquer un Comité uniquement dans ce but. Il est bien entendu que ce Comité ne peut changer ce que les lettres de voiture doivent contenir d'après l'article 7 du projet. Il n'a donc qu'à rédiger les formulaires, c'est-à-dire à décider leur grandeur, leur forme et leur disposition. Il se demande aussi s'il y a vraiment un intérêt à avoir des formulaires exactement les mêmes dans les différents pays.

M. SPAT fait ressortir qu'il ne peut pas partager l'opinion du Secrétaire. C'est un grand avantage si tous les transporteurs emploient les mêmes formulaires.

Le PRESIDENT propose l'ajournement de la discussion de cette question jusqu'au lundi, 30 Mai, tous les experts n'étant pas encore venus.

M. KÖNIG fait ressortir qu'il n'y a pas un intérêt d'avoir les mêmes formulaires pour tous les pays. Mais pour chaque pays ils doivent être uniformes.

La proposition du Président est adoptée.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 4, ainsi conçu:

"I. - La lettre, etc.....

Le SECRETAIRE déclare que la teneur de cet article est la même que celle de l'article 4 du projet de Menton. Seuls des changements formels ont été faits.

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 5, ainsi rédigé:

"I. - L'exemplaire, etc. ...

Le SECRETAIRE indique que cet article est conforme à l'article 5 du projet de Menton, à part un changement tout à fait formel.

Cet article est adopté sans observations.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 6, ainsi rédigé:

"Chacune, etc.

Le SECRETAIRE déclare que l'énoncé de cet article est textuellement le même que celui de l'article 6 du projet de Menton.

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 7, ainsi conçu:

"I. - La lettre, etc. ...

Le SECRETAIRE, après avoir indiqué que cet article répond à l'article 7 du projet de Menton, fait ressortir qu'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.

Le PRESIDENT fait observer que, si l'on réglemente aussi les formulaires des lettres de voiture, il faut ajouter au paragraphe 5 que les additions ne doivent pas être contraires non seulement aux dispositions de la Convention, mais aussi aux dispositions des annexes.

Il est décidé de prier le Sous-Comité de rédaction d'élaborer une rédaction de ce paragraphe dans le sens indiqué.

Le SECRETAIRE passe à l'article 8, dont il donne lecture:

"I. - L'expéditeur, etc....

Le SECRETAIRE informe que le paragraphe 1 de cet article correspond à l'article 8 du projet de Menton. Le paragraphe 2 est la conséquence logique de la rédaction de l'article 7.

Cet article est adopté sans observations.

Le SECRETAIRE donne lecture des articles 9 et 10, ainsi rédigés:

"Article 9"

"I. - Lors de, etc....

Le SECRETAIRE indique que ces articles correspondent au fond aux articles 9 et 10 du projet de Menton. Mais, comme les dispositions de ces derniers articles ne concordaient pas les unes avec

les autres, il a été nécessaire de faire certains changements en ce qui concerne la valeur de la lettre de voiture comme instrument de preuve. Ensuite, il a été inséré à l'article 8 une disposition portant que l'expéditeur ne pourra être forcé de payer, en cas de vérification du poids ou de la quantité autrement exprimée, une rémunération spéciale que si la vérification se fait dans son intérêt exclusif.

M. KÖNIG propose que la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article 9 soit biffée.

Le PRESIDENT fait observer qu'il ne peut être juste que l'expéditeur doive payer, à cause d'une demande de vérification, une rémunération spéciale pour une vérification que le transporteur aurait faite quoi qu'il arrive.

M. BERNIERI trouve l'expression "dans l'intérêt exclusif de l'expéditeur" trop rigide.

Après une discussion il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction du paragraphe 3 de l'article 9 en tenant compte de l'échange de vues qui a eu lieu au cours de la discussion.

L'article 9, paragraphes 1 et 2, et l'article 10 sont adoptés.

Le PRESIDENT annonce que la discussion se poursuivra le lendemain matin, 28 Mai, à 9 h. 30.

La séance est levée à 12 h. 15.

28 Mai 1949

La séance est ouverte à 9 h. 35.

Le PRESIDENT demande la permission de commencer la discussion du jour avec un aperçu sur les travaux du Sous-Comité des connaissements directs internationaux.

Cette demande est adoptée.

Le PRESIDENT déclare que la Commission des usagers des transports, établie par la C.C.I., a convoqué, sur proposition du Président, ledit sous-Comité chargé d'étudier les possibilités d'un titre de transport direct couvrant les différents genres de transport.

Les contrats de transports internationaux par mer, par chemins de fer et par avion sont réglés par des conventions internationales, mais un accord général en ce qui concerne le contrat de transport international par route et celui de transport international par fleuve n'existe pas encore. Il y a cependant lieu de croire que nous aurons prochainement une convention relative au contrat de transport par la route. L'Institut est aussi maintenant en train de convoquer un Comité chargé d'élaborer des règles uniformes concernant le contrat de transport des marchandises par fleuve.

Sur la base de ces règles internationales pour tous les moyens de transport, il serait possible de construire une convention concernant un titre de transport combiné. Le Gouvernement de Suède a chargé le Président d'élaborer de telles règles.

En raison de ce mandat, le Président a élaboré en 1948 un projet de Convention internationale concernant des connaissements directs en certains transports combinés. Ce projet réglait

le titre de transport et la responsabilité des transporteurs. En ce qui concerne le titre de transport, les difficultés ne sont pas trop grandes, mais il paraît très difficile de trouver une solution de la responsabilité qui satisfasse à toutes les exigences. Les armateurs exigent des règles uniformes pour tous les moyens de transport. Le Président a donc préalablement élaboré des règles uniformes concernant la responsabilité des transporteurs. Ces règles sont assez semblables à celles du projet du Comité. Le Président a alors fondé son projet sur les règles de La Haye. Mais il a été nécessaire de tenir compte des différentes conditions dans lesquelles se fait le transport par les différents moyens de transport. Il a ainsi été impossible d'avoir pour la responsabilité des transporteurs des règles tout à fait uniformes. La question a donc été de savoir si l'on doit faire une unification sur la responsabilité aussi étendue qu'il paraît possible, ou si l'on doit laisser chaque mode de transport sous l'empire de ses propres règles de responsabilité. Le projet élaboré par le Président choisit le premier chemin. Le Sous-Comité des connaissements directs internationaux a suivi dans ce projet, qui a été distribué hier, l'autre possibilité. Le Président également s'engage à communiquer aux intéressés son propre projet.

L'application des deux projets est entièrement facultative et dépendra du bon gré des transporteurs. La Convention suppose alors une entente établie entre les transporteurs. La Convention en reçoit un caractère en quelque sorte expérimental. L'expérience montrera si la voie que l'on a suivie pour résoudre ces grands problèmes sera acceptée d'une façon plus large dans la pratique. Aussi bien y a-t-il des raisons de croire que les intérêts du commerce, des assurances et des banques, ainsi que l'intérêt des transporteurs eux-mêmes à procurer à leurs clients un document satisfaisant pour le trafic combiné constitueront des motifs pour que soit largement employée l'occasion que présentera le projet s'il passe à l'état de Convention.

Le Comité maritime international va étudier les projets du point de vue des transports maritimes à sa prochaine réunion au mois de septembre et le Comité de l'union internationale des chemins de fer à Paris les étudie du point de vue des transports par chemins de fer. Il est aussi à espérer que l'O.A.C.I. examinera les projets du point de vue des transports aériens.

Le Président a voulu aussi soumettre le projet au Comité du contrat des transports internationaux par route et il demande aux participants de lui présenter leurs observations.

Personne ne demandant la parole, la discussion de l'avant projet est reprise.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 11, ainsi rédigé:

"I. - L'expéditeur, etc. ...

Le SECRETAIRE précise que cet article répond à l'article 11 du projet de Menton. Dans le premier paragraphe ont cependant été ajoutés les mots: "sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés".

M. BERNIERI propose la suppression de ces mots.

M. JANSSEN demande pour quelle raison ces mots ont été ajoutés.

Le SECRETAIRE répond que la responsabilité de l'expéditeur à raison des pièces d'accompagnement est inconditionnée, c'est-à-dire qu'elle existe indépendamment du fait que l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité des pièces sont l'effet de sa faute. Mais si le dommage a été causé par la faute du transporteur, il va de so

que l'expéditeur ne doit pas être responsable envers le transporteur. Il existe par exemple une faute à la charge du transporteur, lorsque celui-ci, par un renseignement inexact, a induit en erreur l'expéditeur qui, de ce fait, a omis de joindre régulièrement certaines pièces.

M. BERNIERI demande si le transporteur est fautif s'il ne vérifie pas que les pièces d'accompagnement soient régulièrement jointes à la lettre de voiture ou que les pièces elles-mêmes soient régulières et complètes.

Le SECRETAIRE rappelle la déclaration du Président à Menton quand le Comité décidait de supprimer toutes les stipulations concernant l'obligation du transporteur de vérifier les pièces d'accompagnement. Le Président constata alors qu'en supprimant ces stipulations, le transporteur ne sera pas tenu de procéder à l'examen des pièces en question.

Selon l'avis du Secrétaire, la rédaction n'est pas, cependant, dans cette question très claire et il préfère personnellement une stipulation expresse à ce sujet.

Le PRESIDENT fait ressortir qu'ici, à son avis, il va de soi que le transporteur est responsable de sa faute. Une suppression des mots "sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés" ne change donc rien, selon le Président, à l'affaire.

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

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 12, ainsi conçu:

"I. - Si le, etc....

Le SECRETAIRE indique que cet article correspond à l'article 12 du projet de Menton et que seulement un changement de forme a été réalisé.

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 13, ainsi rédigé:

"I. - Au lieu, etc...

Le SECRETAIRE déclare que cet article correspond à l'article 13 du projet de Menton, mais que le paragraphe 4 concernant la caution a été ajouté.

M. KÖNIG trouve cette addition superflue.

Après une discussion cet article est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 14, ainsi conçu:

"Le transporteur, etc...

Le SECRETAIRE fait observer la différence entre cet article et l'article 14 du projet de Menton. Aux termes de ce dernier article, la responsabilité du transporteur est la même que pour perte, avarie ou retard, c'est-à-dire limitée à une somme fixée pour chaque kilogramme. Dans le texte proposé, au contraire, le transporteur est responsable du préjudice causé, c'est-à-dire le transporteur répond de tout dommage résultant de son omission. Selon le Secrétaire, il n'existe aucune raison de limiter ici la responsabilité du transporteur.

M. GREEBE indique que les mots "des articles 13 et 14" doivent être remplacés par les mots "des articles 12 et 13".

LE SECRETAIRE approuve cette indication.

L'article ainsi modifié est adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 15, ainsi rédigé:

"I. - Lorsqu'à, etc....

Le SECRETAIRE indique que cet article répond à l'article 16 du projet de Menton et qu'il n'a été refondu qu'au point de vue de la forme.

M. ADROWER fait observer qu'il existe dans quelques pays la possibilité de faire vendre la marchandise à une vente publique. Il propose pour cette raison que les mots "ou autres ventes publiques" soient ajoutés au paragraphe 3.

Il est décidé de prier le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de ce paragraphe dans le sens indiqué.

Le SECRETAIRE propose que les mots "portées à" dans le paragraphe 1 et les mots "mentionnées à" dans le paragraphe 2 soient remplacés par les mots "résultant de", pour éviter des interprétations différentes.

Cette proposition est adoptée.

Aucune autre proposition n'étant présentée sur l'article 15, il est décidé de conserver le texte au fond et de renvoyer l'article au Sous-Comité de rédaction qui sera prié d'y apporter de légères modifications.

Le PRESIDENT appelle la question 6 de l'ordre du jour: Réclamations et actions.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 26, ainsi conçu:
"I. - L'enlèvement, etc. ...

Le SECRETAIRE déclare que cet article est en conformité avec l'article 26 du projet de Menton, exception faite pour quelques changements quant aux formes.

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 27, ainsi rédigé:
"I. - Toute action, etc...

Le SECRETAIRE, après avoir indiqué que cet article répond à l'article 27 du projet de Menton, déclare que le tribunal doit évidemment être situé sur le territoire d'un Etat contractant. Dans ces limites, l'action judiciaire ne peut être engagée que devant le tribunal du siège principal du transporteur, ou devant le tribunal du point de départ du transport, ou devant le tribunal du point de destination. Il semble que le choix entre les tribunaux tient suffisamment compte des intérêts des créanciers.

Il n'y a pas lieu de stipuler, comme on a fait dans le projet de Menton, que l'ayant-droit aura perdu son droit d'option une fois l'action intentée. Il peut être juste, en cas de transports successifs, que l'ayant-droit, après avoir une fois intenté une action contre un des transporteurs, perde le droit d'exercer une action contre un autre transporteur, mais quant au transporteur contre lequel l'action est intentée une telle limitation n'est pas raisonnable, particulièrement puisque l'avant-projet ne prévoit pas

la possibilité de donner force de chose jugée aux jugements rendus dans les Etats contractants.

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part MM. le PRESIDENT, HOSTIE, BELTRAMETTI et le SECRETAIRE, l'article 27 est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 28, ainsi rédigé:

"I. - Toute action, etc....

Le SECRETAIRE indique que cet article est tout à fait en conformité avec l'article 28 du projet de Menton.

M. BELTRAMETTI demande s'il ne serait pas opportun d'ajouter un article du même contenu que l'article 46 de la C.I.M.

Le PRESIDENT fait observer qu'on n'a pas trouvé nécessaire d'ajouter une telle stipulation dans la Convention de Varsovie et dans les règles de La Haye.

Après une brève discussion sur ce point, la proposition de M. BELTRAMETTI est repoussée.

L'article 28 est adopté sans modification.

Le SECRETAIRE passe à l'article 29, ainsi conçu:

"I. - Si un transport, etc....

Le SECRETAIRE déclare que cet article au fond est en conformité avec l'article 29 du projet de Menton.

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 30, ainsi rédigé:

"I. - Le transporteur, etc...

Le PRESIDENT demande si le paragraphe 2 ne doit pas se référer seulement à l'article 10, paragraphe 2.

Après une brève discussion, la question est renvoyée au Sous-Comité de rédaction.

Le SECRETAIRE passe à l'article 31, ainsi rédigé:

"I. - Tout, etc....

Le SECRETAIRE fait observer que cet article répond à l'article 31 du projet de Menton. Des changements ont été proposés pour faire cadrer cet article avec l'article 27.

M. HOSTIE propose que les mots "la perte, l'avarie ou le retard" au paragraphe 1 soient remplacés par les mots "le dommage", et que les mots "le droit d'option" dans le paragraphe 2 soient remplacés par les mots "ce droit d'option".

Ces propositions sont adoptées.

Sur une demande de M. BELTRAMETTI, le SECRETAIRE reconnaît qu'il y a une erreur dans la rédaction de l'alinéa c. du paragraphe 3 qui doit avoir la teneur suivante:

"c) L'action en justice contre l'un des transporteurs intermédiaires ne pourra être portée que devant la juridiction du siège principal d'exploitation de ce transporteur".

Cette rédaction est adoptée.

L'article 31 ainsi modifié, est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 32, ainsi conçu:

"Le transporteur, etc...

Le SECRETAIRE indique que cet article répond à l'article 32 du projet de Menton.

M. HOSTIE propose la suppression des mots "qui ont concouru au transport".

Cette proposition est adoptée.

M. HOSTIE propose en outre que les alinéas b) et c) soient de la teneur suivante:

"b) si le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, le montant à payer par chacun d'eux est fixé proportionnellement à sa part de responsabilité. Si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chaque transporteur sera responsable proportionnellement à la part de la rémunération du transport qui lui revient".

"c) s'il ne peut être prouvé par le fait duquel ou desquels des transporteurs le dommage a été causé, la charge de l'indemnité est répartie dans la proportion fixée à la lettre b) entre tous les transporteurs, à l'exception de celui qui prouverait qu'il n'est pas responsable".

Cette rédaction est adoptée.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 33, ainsi conçu:

"I. - Dans, etc....

M. HOSTIE propose la rédaction suivante:

"Dans le cas de l'insolvabilité de l'un des transporteurs,
"le montant à payer par lui aux autres transporteurs est
"réparti entre ceux-ci proportionnellement à leur rémuné-
"ration".

Cette rédaction est adoptée.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 34, ainsi rédigé:

"I. - Le transporteur, etc....

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

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

"Les transporteurs, etc...

M. HOSTIE demande si la référence de cet article à l'ar-
ticle 33 est nécessaire.

Après une brève discussion sur ce point, l'article 35,
tel qu'il est rédigé, est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 36, ainsi conçu:

"I. - Quiconque, etc....

Le SECRETAIRE indique que cet article répond à l'arti-
cle 36 du projet de Menton, mais que la rédaction de cet article-ci
a été changée.

Aucune observation n'étant présentée, l'article 36 est adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 37, ainsi rédigé:
"Sous, etc..."

Le SECRETAIRE indique que cet article correspond à l'article 37 du projet de Menton, mais qu'il a été ajouté que la nullité d'une clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la Convention.

Le PRESIDENT se demande si une telle stipulation est opportune.

M. BELTRAMETTI fait observer que l'article 1419 du Code Civil italien porte une stipulation de la même teneur.

Le SECRETAIRE fait ressortir que l'addition est causée par la solution du droit anglais sur ce point.

Après une brève discussion, cette addition est adoptée.

M. HOSTIE propose que les mots "clause ou convention" soient remplacés par le mot "stipulation" et que les mots "de cette clause" soient remplacés par les mots "d'une telle stipulation".

Cette proposition est acceptée.

L'article 37, ainsi modifié, est adopté.

Le PRESIDENT annonce que la discussion se poursuivra le lundi, 30 Mai, à 10 heures.

Le Sous-Comité de rédaction décide de se réunir ce jour à 14 h. 30.

La séance est levée à 11 h. 45.

30 Mai 1949

La séance est ouverte à 10 h. 15.

Le PRESIDENT regrette que le Comité n'ait pas pu se réunir au jour convenu le 24 Mai, à cause des empêchements de plusieurs membres du Comité et des experts de venir ce jour-là. Pour avoir le temps de terminer à cette session ses travaux concernant le transport des marchandises, le Comité a été obligé à commencer le 27 Mai, bien que M. Ingwersen et plusieurs experts n'aient été en mesure de venir que ce jour-ci.

Le Président informe qu'il a donné samedi un exposé sur un avant-projet de Convention concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandise, élaboré par le Sous-Comité de connaissances directs internationaux, au sein de la C.C.I. Le projet a été distribué aux participants à la session. Si les participants ont des observations à faire, ils sont invités à les présenter au Président après que les travaux sur la convention routière auront été terminés.

Le Comité a déjà discuté les questions 1-8 de l'ordre du jour. Il y a cependant une question qui a été ajournée parce qu'elle est d'une grande importance pratique. C'est la question de l'établissement de la lettre de voiture, traitée dans l'article 3 du

projet du Secrétaire (Doc. G. 4 f, rev. 1). Il a été proposé par le Secrétaire que l'adoption des modèles annexés à l'avant-projet ne soit que recommandée aux intéressés. Les experts des transporteurs ont proposé, au contraire, que la lettre de voiture doive être conforme au modèle annexé à l'avant-projet. La dernière proposition est peu pratique. Si l'on trouve après quelque temps, ce qui est probable, que la forme des formulaires n'est pas bien rédigée, on ne pourra pas changer les formulaires sans provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Diplomatique Internationale. Si les experts ne veulent pas accepter la proposition du Secrétaire, c'est-à-dire de laisser aux transporteurs eux-mêmes le soin de changer les formulaires s'ils estiment que cela est nécessaire, il faudra trouver une procédure simplifiée pour changer les formulaires.

M. GREEBE se rallie à l'idée de rendre obligatoire l'emploi des modèles des lettres de voiture annexées à l'avant-projet, mais il pense qu'on doit confier la charge de changer les formulaires à un Comité composé, par exemple, des Représentants de la Commission Economique pour l'Europe, de la Chambre de Commerce Internationale et l'Union Internationale des Transports Routiers.

Le PRESIDENT fait observer qu'un tel Comité ne pourrait modifier les mentions requises obligatoirement d'après l'article 7 de l'avant-projet. Le Comité n'a donc qu'à rédiger les formulaires.

Le SECRETAIRE demande si l'on n'exagère pas le danger qu'il y aurait de permettre aux parties d'employer les formulaires qu'elles veulent. Ni les règles de La Haye, ni la Convention de Varsovie n'ont rendu obligatoire l'emploi d'un certain formulaire pour le titre de transport. Il est vrai que le formulaire prévu à l'article 6 de la C.I.M. est obligatoire, mais la C.I.M. prévoit des conférences de révision ordinaires tous les cinq ans au moins.

et des conférences extraordinaires en tout temps. De plus, l'établissement de la lettre de voiture constitue, d'après la C.I.M., la condition indispensable à la formation des contrats de transports. Les transports par chemin de fer sont, en outre, plus développés que les transports par route. Les chemins de fer ont déjà une expérience que les transporteurs routiers n'ont pas. Le Secrétaire trouve qu'il est un peu exagéré de créer une institution chargée de rédiger le formulaire de la lettre de voiture. Il 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 réviser les formulaires de temps en temps.

M. HOSTIE propose de modifier le paragraphe 2 de l'article 3 comme suit:

"La lettre de voiture sera conforme à l'un des deux modèles figurant aux annexes 1 et 2. Sans préjudice aux dispositions de l'article 7, ces annexes pourront être modifiées suivant la procédure simplifiée prévue à

M. Hostie estime qu'il est mieux de laisser à la Conférence Diplomatique le soin de régler cette procédure.

MM. GREEBE, van GUNST et INGWERSEN se rallient à la proposition de M. HOSTIE.

Cette proposition est adoptée.

Le PRESIDENT appelle la question 9 de l'ordre du jour: Responsabilité du transporteur pour perte, avarie ou retard.

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

"I. - Sous réserve, etc....

Le SECRETAIRE indique que le paragraphe 1 de cet article doit se référer à l'article 18 et non à l'article 19. De plus, il fait ressortir, en ce qui concerne le paragraphe 2, que le remboursement n'est pas à présent pratiqué dans les transports internationaux en raison des limitations aux transferts de monnaie qui existent dans presque tous les pays. Mais la situation économique peut se modifier dans un avenir plus ou moins rapproché. Pour ces raisons, il a été proposé d'introduire une stipulation qui prévoit le cas où le transporteur n'aurait pas encaissé un remboursement qu'il aurait été chargé de recevoir.

M. INGWERSEN indique que les usagers sont très contents de cette stipulation. Il faut espérer qu'il sera possible à l'avenir de pratiquer le remboursement.

M. SCHWEIZER déclare que les transporteurs sont disposés à s'engager à percevoir le remboursement à la livraison, aussitôt que la réglementation des changes le permettra.

Le paragraphe 2 de l'article 16 est adopté.

Le PRESIDENT met aux voix le paragraphe 1, tel qu'il est rédigé.

Le paragraphe 1 est adopté.

L'article 16, dans son ensemble, est alors adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 17, ainsi rédigé:

"I. - Sous, etc....

Le SECRETAIRE indique que le paragraphe 1 de cet article doit se référer à l'article 18 et non à l'article 19. Il estime 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. C'est une question d'appréciation de fait par le juge.

Le PRESIDENT rend compte du projet élaboré au cours de la réunion de Bâle, le 5 Avril 1949, entre des représentants de l'Union internationale d'assurances transports et de l'Union internationale des transports routiers (Doc. G. 2) en ce qui concerne le retard. Il fait observer que si l'on ne règle pas la responsabilité de retard du transporteur dans la Convention, elle sera déterminée par les dispositions des législations nationales. Selon l'article 27 de la C.I.M., le chemin de fer est responsable du dommage causé par suite de retard. Le chemin de fer est exonéré pour tant, 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. La responsabilité est cependant limitée par des stipulations de l'article 11 de la C.I.M. sur 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. Il y a des objections d'ordre pratique contre une telle réglementation pour les transports routiers.

M. SCHWEIZER indique que la question du retard a été fort discutée pendant la réunion de Bâle. Tant que les transporteurs ne pourront pas s'assurer contre la responsabilité du retard, ils ne seront pas prêts à répondre de ce risque. Bien entendu, le transporteur doit être responsable s'il s'est rendu coupable d'une faute grave. Les transporteurs sont, cependant, disposés de

s'engager à répondre du retard par un accord volontaire dans chaque cas particulier entre le transporteur lui-même et l'expéditeur. Selon l'avis des transporteurs, une telle réglementation est conforme à la pratique d'aujourd'hui. Toutefois, si les assureurs sont prêts à considérer le retard comme risque séparé assurable, il n'y a rien à objecter à une responsabilité générale du retard pour les transporteurs.

Le PRESIDENT fait ressortir qu'il faut donc, si le Comité accepte la proposition de M. Schweizer, stipuler expressément que le transporteur n'est responsable du dommage d'un retard qu'en cas d'un délai convenu. Autrement, la responsabilité du transporteur sera déterminée par la législation nationale.

M. GREEBE déclare que les transporteurs ne peuvent prendre la responsabilité du retard.

M. SCHWEIZER propose de modifier l'article 17 comme suit:

"Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard pendant la durée du transport, pourvu qu'il soit convenu entre le transporteur lui-même et l'expéditeur".

M. INGWERSEN déclare que les usagers ne peuvent accepter la proposition de M. Schweizer. L'article 17, dans la rédaction du Secrétaire, ne reproduit que les principes aujourd'hui en vigueur dans les différents pays.

Le PRESIDENT invite M. Helmsdorfer à décrire la situation actuelle concernant les différentes formes d'assurances qui sont affectées par le transport routier des marchandises.

M. HELMENS DORFER déclare qu'il faut distinguer l'assurance contre les risques de transport (assurance transport) et l'assurance de la responsabilité civile du transporteur.

L'assurance transport garantit en principe la perte matérielle, l'avarie, les débours et impenses qui intéressent l'assurance transport dans la mesure où ils ont été exposés par l'assuré pour prévenir la réalisation de risques courus par l'objet assuré. Elle couvre l'assuré, en général l'expéditeur, contre les risques de transports. Il faut entendre par là que l'assurance est susceptible de garantir l'assuré contre tous les risques dont les opérations de transport sont la cause, l'occasion ou le théâtre. Mais l'assuré n'est point couvert de plein droit contre tous les risques rentrant dans cette définition. La loi ou l'usage excluent un certain nombre de risques de la garantie ordinaire de l'assurance des transports terrestres. Ces risques ne sont couverts que si les parties ont été d'accord pour les inclure dans l'assurance. De cette manière, la garantie d'une assurance transport ne s'étend pas ordinairement au risque de retard dans l'arrivée à destination. La raison est que le préjudice, en cas de retard, est très variable. Mais il y a des cas exceptionnels où l'assurance a été conclue contre le risque de retard. Dans ce cas, l'assuré a formulé à l'avance une déclaration d'intérêt à la livraison.

Dans l'assurance de la responsabilité civile, l'assuré entend se couvrir contre les conséquences pécuniaires de la mise en jeu de sa responsabilité civile. Une telle assurance peut garantir l'assuré contre tous les faits dommageables qui sont pour causer des dommages.

Le PRESIDENT demande dans quels pays les transporteurs peuvent aujourd'hui contracter une assurance de responsabilité civile.

M. HELMENS DORFER répond qu'il est possible de s'assurer au moins en France, en Suisse, aux Pays-Bas. La plupart des polices d'assurance de responsabilité visent les recours pécuniaires dont l'assuré peut être l'objet en raison des dommages matériels engageant sa responsabilité civile et causés aux usagers. En général, ce sont les assureurs de transports qui donnent ces assurances de responsabilité.

M. KAMP fait observer que la règle fondamentale est que l'assurance relative aux biens est un contrat d'indemnité. Il faut entendre par là que l'assurance ne doit jamais procurer un gain à l'assuré, et que l'indemnité qui lui est versée ne doit jamais excéder la perte qu'il subit, c'est-à-dire la valeur de la chose assurée au moment du sinistre.

M. INGWERSEN rappelle que les transporteurs ne veulent pas accepter de se charger de la responsabilité du retard tant qu'il n'y aura pas une possibilité pour eux de s'assurer contre ce risque. Mais cette raison ne joue pas puisqu'il ne s'agit de stipuler, dans la convention, à charge du transporteur, qu'une responsabilité en cas de dol.

M. SCHWEIZER fait ressortir que la C.I.M. fixe les durées maxima des délais de livraison. Ces durées maxima constituent les limites dans lesquelles les chemins de fer établissent leurs délais de livraison. Le chemin de fer est tenu d'observer ces délais de livraison. La responsabilité qui lui est imposée, en cas de dépassement de ces délais, est déterminée par les conditions contenues au chapitre I du titre III de la C.I.M.. En cas de retard dans la livraison, le chemin de fer encourt une peine conventionnelle fixée conformément à l'article 33.

Les transporteurs routiers sont disposés à être responsables du retard mais, alors, il faut fixer les délais de livraison

calculés sur la distance du transport et préciser quel sera le montant à payer par le transporteur au cas où il sera tenu à verser une indemnité pour dépassement du délai de livraison.

M. INGWERSEN estime la proposition de M. Schweizer inacceptable. Ce qui est de grande importance pour les usagers, c'est que le transporteur soit responsable du retard. Un catalogue du même genre que celui de la C.I.M. n'est pas nécessaire. Il est suffisant de stipuler que le transporteur est responsable lorsque le retard est imputable à sa faute. Une telle stipulation exprimerait seulement ce qui est déjà en vigueur dans la plupart des pays.

M. SCHWEIZER demande ce que M. Ingwersen veut dire par "la faute du transporteur". S'il s'agit de la faute lourde, alors nous sommes d'accord, mais s'il s'agit de la faute légère nous ne pouvons pas accepter la proposition de M. Ingwersen.

Le PRESIDENT constate que MM. Ingwersen et Schweizer sont d'accord que le transporteur soit responsable lorsque le retard est imputable à sa faute lourde.

M. NAESSENS fait observer qu'une entreprise de transport de premier ordre remplit en général ses transports ponctuellement. S'il y a un dépassement du délai de livraison, on peut donc présumer que le retard n'est pas imputable à sa faute. Dans le cas où l'expéditeur ne s'adresse pas à une telle entreprise de transport, il n'a qu'à s'en prendre à lui-même.

Le PRESIDENT rappelle que les armateurs sont responsables du retard. Que font-ils pour se garantir des conséquences pécuniaires de la mise en jeu de leur responsabilité?

M. KAMP répond que les armateurs ont fondé des associations mutuelles d'assurances: "Protection and Indemnity Associations". Dans ces associations, les armateurs peuvent s'assurer, entre autres, contre la responsabilité du chargement à bord.

Le PRESIDENT demande aux transporteurs présents s'ils pensent qu'on puisse organiser une telle forme d'assurance pour les transports routiers.

M. SCHWEIZER répond qu'il n'est pas possible pour le moment.

Après une brève discussion, le PRESIDENT propose que le transporteur soit rendu responsable s'il ne remet pas la marchandise dans un délai raisonnable mais, qu'en même temps, la limite de sa responsabilité soit très basse.

M. SCHWEIZER déclare que les transporteurs ne peuvent accepter la conception "raisonnable" comme base de la responsabilité. Il préfère la conception "faute grave". En ce qui concerne la limite de la responsabilité, les transporteurs peuvent aller jusqu'au prix de transport, mais pas plus.

M. INGWERSEN est d'avis que la conception "raisonnable" est préférable, mais qu'il peut aussi accepter la conception "faute grave".

Après un bref échange de vues entre le PRESIDENT, MM. INGWERSEN, SCHWEIZER et NAESSENS il est décidé d'ajourner la discussion sur l'article 17 à l'après-midi.

Le SECRETAIRE passe alors aux articles 18 et 19, ainsi rédigés:

"Article 18"

"I. - Le transporteur, etc....

M. SCHWEIZER résume le projet de Bâle et il déclare qu'il préfère ce projet au projet du Secrétaire.

Le PRESIDENT analyse la différence entre le projet de Bâle et le projet du Secrétaire. Conformément au premier projet, le transporteur n'est pas responsable s'il peut prouver que le dommage résulte de l'une des circonstances énumérées, même si l'ayant-droit prouve qu'une faute du transporteur a causé le dommage ou y a contribué. Aux termes de l'article 17 du projet du Secrétaire, le transporteur n'est pas responsable s'il est vraisemblable que le dommage résulte de l'une des circonstances énumérées, mais l'ayant-droit a la possibilité de prouver qu'une faute du transporteur a causé le dommage ou y a contribué. Si l'ayant-droit a réussi à donner cette preuve, alors la présomption tombe et le transporteur sera responsable. Le transporteur a donc, conformément au projet de Bâle, à prouver que le dommage résulte de l'une des circonstances énumérées, ce qui peut être assez difficile, tandis que, selon le projet du Secrétaire, il est seulement obligé de faire montrer le caractère vraisemblable du fait que le dommage résulte de l'une des circonstances énumérées. A cet égard, le projet du Secrétaire est donc préférable au projet de Bâle pour le transporteur. Conformément au dernier projet, le transporteur n'est pas responsable lorsqu'il a fourni sa preuve, tandis que le projet du Secrétaire donne à l'ayant-droit toujours une possibilité de prouver la faute du transporteur. Il est vrai que cette possibilité est en général de peu de valeur, mais la possibilité existe toutefois. Le Président trouve qu'il est tout à fait équitable que l'ayant-droit ait ce droit.

M. HELMENS DORFER déclare qu'on a voulu, dans la préparation du projet de Bâle, éviter la conception "diligence raisonnable".

M. van GUNST fait ressortir qu'il trouve le paragraphe 2 du projet du Secrétaire absolument nécessaire.

Sur la proposition du PRESIDENT, le Comité décide de se réunir le même jour, à 14 h. 15.

La séance est levée à 13 h. 15.

La séance est ouverte à 14 h. 20.

Le PRESIDENT reprend la discussion sur l'article 17.

Le Président après avoir déclaré qu'il a discuté la question avec les membres du Comité pendant l'interruption de la discussion, propose qu'en l'absence d'un délai fixé par la convention des parties et inséré dans la lettre de voiture, la responsabilité du transporteur ne soit engagée que si le retard, compte tenu des circonstances du cas, doit manifestement être considéré comme non raisonnable, et qu'en cas de retard l'indemnité ne puisse jamais dépasser le prix du transport.

Après une brève discussion, cette proposition est adoptée et il est décidé de prier le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de cet article dans le sens indiqué.

Le PRESIDENT reprend la discussion sur l'article 19 et analyse encore une fois la différence entre le projet du Secrétaire et le projet de Bâle.

Sur la demande de M. Schweizer, M. HELMENS DORFER déclare qu'il ne peut accepter la conception "diligence raisonnable" dans le paragraphe 2. Il préfère la conception "faute lourde et dol".

M. INGWERSEN fait observer que la responsabilité du transporteur n'intéresse pas seulement les assureurs, mais aussi les usagers. Il se présente souvent que les usagers n'assurent pas la marchandise et, même s'ils le font, l'assurance ne couvre pas toujours tous les risques de transport. A son avis, le principe exprimé dans le paragraphe 1 de l'article 19 est trop désavantageux pour les usagers, mais si on l'accepte, il faut au moins ajouter une stipulation donnant à l'ayant-droit une possibilité de réfuter la présomption du paragraphe 1.

En ce qui concerne les circonstances énumérées, M. Ingwersen déclare qu'il ne peut accepter l'alinéa a). Il serait contraire au sens de rejeter la responsabilité d'un incendie sur l'usager. Le transporteur doit prouver que l'incendie n'est pas causé par la faute du transporteur. Il ne trouve pas acceptable non plus l'alinéa e). Si le conducteur passe la frontière sans permission, le véhicule et la marchandise pourraient être confisqués. Il n'est pas juste que les usagers aient à prouver une faute du transporteur ou de l'un de ses préposés. M. Ingwersen a aussi des doutes que l'insuffisance de l'emballage - alinéa 1) - doive causer une présomption en faveur du transporteur.

M. HELMENS DORFER déclare qu'il ne peut accepter les propositions de M. Ingwersen. Conformément aux règles de La Haye, le transporteur ne doit pas être, en principe, responsable de l'incendie, à moins que l'ayant-droit ne réussisse à démontrer sa faute.

Le SECRETAIRE fait observer que les travaux préparatoires des règles de La Haye laissent dans l'incertitude sur la question

de la charge de la preuve dans l'article 4 -2) de ces règles. Plusieurs auteurs déclarent que le transporteur est tenu à démontrer que l'incendie n'a été causé ni par sa faute ni par celle de ses préposés, tandis que d'autres auteurs affirment que le fardeau de la preuve incombe à l'ayant-droit. Dans son traité des "Charter parties and Bills of Lading", M. Scrutton s'exprime comme suit en ce qui concerne le fardeau de la preuve dans l'article 4, 2) :

"Save in cases where negligence or privity is expressly dealt with as in Rule 2 (a) and (b) ¹⁾ the carrier is protected against loss or damage on proof by him that the case falls within the specific exceptions unless the goodsowner in his turn proves negligence. Under exception (a) ²⁾ the onus of disproving negligence and privity is placed expressly upon the carrier".

M. INGWERSEN propose que le transporteur ne soit pas responsable de l'incendie s'il prouve que le conducteur n'aura pu éviter l'incendie ni porter remède à ses conséquences.

Le PRESIDENT en revenant aux paragraphes 1 et 2 de l'article 19 du projet, propose que ceux-ci soient acceptés.

M. SCHWEIZER, au contraire, propose l'acceptation du projet de Bâle en ajoutant que le transporteur réponde des dommages si l'ayant-droit prouve que ceux-ci sont imputables à une faute grave du transporteur. Toutefois, si les assureurs peuvent certifier que les primes d'assurance ne seront pas augmentées si l'on accepte le projet du Président, les transporteurs sont prêts à accepter ce dernier.

(1) incendie.

(2) tout autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur.

M. INGWERSEN se rallie à la proposition du Président.

M. SPAT, auquel on a demandé son opinion, appuie la proposition de M. Schweizer.

M. HELMENSORFER fait ressortir que les assureurs sont présents en qualité de Conseillers du Comité et non pas seulement des transporteurs. Il appartient aux transporteurs et aux usagers de faire une convention sans penser à l'assurance.

Sur la demande de M. Spat, M. HOSTIE répond qu'il est difficile d'être prophète, mais qu'il croit que la proposition de M. Schweizer n'a pas de chances d'être acceptée par les Gouvernements.

M. van GUNST appuie la proposition du Président.

M. HELMENSORFER déclare qu'il faut trouver une formule plus satisfaisante que les mots "un manque de diligence raisonnable". Il préfère "un manque de faute lourde".

Après un échange de vues auquel prennent part MM. SPAT, SCHWEIZER, le PRESIDENT et HELMENSORFER, le PRESIDENT propose une pause de vingt minutes dans les débats et il prie MM. HOSTIE, van GUNST et HELMENSORFER d'essayer pendant ce temps d'élaborer une rédaction du paragraphe 1, alinéa 1, et du paragraphe 2 de l'article 19, qui puisse être accepté par M. HELMENSORFER.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 17 h. 10.

La séance est rouvrente à 17 h. 30.

Le PRESIDENT informe que M. Helmsdorfer s'est déclaré prêt à accepter le paragraphe 1, alinéa 1, de l'article 19 du projet du Secrétaire et que M. Helmsdorfer propose la rédaction suivante du paragraphe 2 de cet article:

"2 - Toutefois, dans les cas visés au paragraphe précédent, le transporteur répond du dommage dans la mesure où l'ayant-droit à la marchandise prouve qu'il provient de la faute du transporteur ou de ses préposés".

Cette proposition est adoptée.

L'article 19, ainsi modifié, est adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 20, ainsi rédigé:

"I. - Les marchandises, etc. ...

Le SECRETAIRE déclare que cet article répond à l'article 15 du projet de Menton.

Personne ne demandant la parole, cet article est adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 21, ainsi conçu:

"Lorsque, etc. ...

Le SECRETAIRE déclare que cet article répond à l'article 21 du projet de Menton.

Aucune observation n'étant présentée, l'article 21 est adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 22, ainsi rédigé:

"I. - La valeur, etc. ...

Le SECRETAIRE informe qu'on s'est inspiré dans la rédaction de cet article qui répond à l'article 22 du projet de Menton, de l'article 29 de la C.I.M.

Le PRESIDENT déclare qu'il ne comprend pas pourquoi la C.I.M. a stipulé que la valeur de la marchandise sera calculée d'après des marchandises de même nature et qualité au lieu de l'acceptation. C'est, selon lui, toujours la valeur à destination qui doit être recherchée, autrement l'indemnité dépasserait le dommage réellement souffert.

M. BELTRAMETTI objecte que le transporteur n'est pas un spéculateur dont la situation puisse être améliorée par la variation des cours. Il n'est pas certain, d'ailleurs, que les marchandises auraient été vendues aussitôt après leur arrivée. Il propose donc qu'on garde les systèmes de la C.I.M.

Le PRESIDENT fait ressortir que le transport d'une marchandise vers son lieu de destination en augmente ordinairement la valeur. Cette augmentation de valeur est presque toujours supérieure au montant des frais de transport.

M. KAMP se rallie à l'opinion du Président et propose que ce soit la valeur au lieu où la marchandise a été livrée ou aurait dû être livrée, qui doit être considérée. Il fait observer que c'est le système du droit maritime.

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

M. HELMENS DORFER fait observer que, en un seul et même lieu, la valeur d'une marchandise varie encore dans le temps. Lorsqu'il s'agit d'articles de saison, telles que les primeurs, etc., la valeur peut d'un jour à l'autre accuser des variations considérables. Aussi la connaissance au lieu de destination que la marchandise ou une partie de celle-ci, ne peut être livrée à cause d'une perte, peut en soi augmenter au lieu de destination la valeur de pareilles marchandises. Cette augmentation de la valeur ne doit pas être prise en considération. Pour ces motifs, M. Helmensdorfer propose que la valeur des marchandises soit déterminée à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Est donc décisif, en général, le moment de la conclusion du contrat de transport.

Cette proposition est acceptée.

Il est décidé de prier le Sous-Comité de rédaction de modifier la rédaction de cet article dans les sens indiqués.

Le SECRETAIRE donne lecture des articles 23 et 24 ainsi rédigés:

"Article 23"

"I. - La responsabilité, etc...

Le PRESIDENT rappelle que le projet de Bâle limite la responsabilité du transporteur à un dollar par kilogramme du poids brut de la marchandise.

M. INGWERSEN fait observer qu'à la fin de la guerre, les chemins de fer européens n'étaient pas préparés à satisfaire aux besoins des moyens de transport. Cela avait pour résultat une bonne conjoncture pour le transport routier. Mais maintenant les chemins de fer sont presque rétablis et ils ont commencé à entrer

en concurrence avec les transporteurs routiers. Il est par exemple aujourd'hui possible d'envoyer des marchandises de Copenhague à Paris en deux jours. Par camion, il faut environ trois jours. Pour satisfaire aux besoins des expéditions directes, les chemins de fer ont constitué des lignes de services automobiles pour compléter leur réseau ferroviaire. Les transports internationaux directs des marchandises par chemins de fer peuvent donc s'effectuer sans qu'il soit nécessaire d'opérer des réexpéditions en cours de route et de recourir à cette fin aux services coûteux des intermédiaires. Comme les chemins de fer peuvent offrir aujourd'hui des transports qui sont souvent plus rapides et aussi commodes que ceux des transporteurs routiers, il faut que ceux-ci puissent offrir aux usagers d'autres avantages. Etablir dans ces conditions un taux maximum de responsabilité du transporteur à un dollar peut être très dangereux pour les transporteurs routiers du point de vue de la concurrence. L'étendue de la responsabilité est d'une grande importance pour les usagers. Il n'est qu'une question d'assurance. Il ne faut pas oublier que les usagers n'assurent pas toujours la marchandise. Il y a en général au moins une franchise. M. Ingwersen indique qu'il ne peut pas, pour ces raisons, accepter la proposition des transporteurs.

M. SCHWEIZER déclare qu'il est pour une grande partie du même avis que M. Ingwersen, mais il faut observer que les transporteurs routiers ne peuvent soutenir la concurrence avec les chemins de fer qu'en ce qui concerne la technique, mais pas pour la responsabilité. Il fait observer que la limite de la navigation du Rhin, fort concurrencée par d'autres modes de transport, est de 20 frs. suisses par 100 kilogrammes et, en Suisse pour les transports routiers, 300 frs. suisses par 100 kilos. Pour la Suisse, la pratique a démontré que 3 frs. suisses par kilogramme couvrent la

moyenne des dommages. Pour le transport international, on n'a fait aucune expérience quant à la valeur des marchandises transportées. Mais on peut estimer qu'une limite d'un dollar couvre largement la moyenne des cas pour premiers risques. Les assureurs ont déclaré à Bâle que la prime d'assurance sera à peu près doublée si la limite est de 5 dollars.

M. HELMENS DORFER informe que la responsabilité des transporteurs routiers aux Pays-Bas est limitée à 1 florin par kilogramme et en France à 400 frs. français par kilogramme .

M. GREEBE fait observer que la prime d'assurance de la responsabilité civile aux Pays-Bas monte en général à 1.000 florins chaque année par camion. Il est tout à fait impossible d'augmenter encore les frais des transporteurs. Une limite d'un dollar par kilogramme couvre la moyenne des dommages. Aux Pays-Bas, la valeur moyenne des marchandises transportées par la route est de 2 florins.

Le PRESIDENT explique qu'il y a deux systèmes. Il faut fixer, soit la limite d'après la valeur des marchandises précieuses comme on a fait dans les règles de La Haye, soit d'après la valeur moyenne des marchandises transportées avec la possibilité, pour l'expéditeur, d'augmenter automatiquement la limite par une déclaration de la valeur de la marchandise comme il a été fait dans la C.I.M.

Le Président analyse les stipulations à ce sujet dans les règles de La Haye, dans la C.I.M. et la Convention de Varsovie. Il ajoute qu'il comprend très bien les points de vue de M. Greebe et il propose pour ces raisons l'adoption du projet du Secrétaire.

Après un échange de vues, M. INGWERSEN déclare qu'il est prêt d'accepter une limite très basse puisque l'expéditeur peut écarter l'éventualité d'avoir une indemnité incomplète par une déclaration

de la valeur de la marchandise, ou par une déclaration d'intérêt à la livraison. Il accepte une telle limitation aussi dans l'espoir que la possibilité des transporteurs d'avoir une assurance de la responsabilité civile sera augmentée.

M. SCHWEIZER fait ressortir que les usagers peuvent faire beaucoup pour augmenter la solidité des entreprises de transports routiers. Les représentants de la C.C.I. doivent demander à cette dernière de faire de la propagande parmi les usagers afin qu'ils emploient seulement les services des transporteurs sérieux.

M. INGWERSEN promet de le faire mais demande aux représentants des assureurs de travailler à augmenter l'usage d'assurer la responsabilité civile parmi les transporteurs.

M. HELMENS DORFER fait observer que l'Union internationale d'assurances transports est un pool, chaque membre ayant son indépendance complète. Il est possible aujourd'hui pour les transporteurs de prendre une assurance de responsabilité civile pour une prime convenable, au moins dans les pays suivants, à savoir: Pays-Bas - Belgique - France - Italie - Autriche - Tchécoslovaquie - Pologne et Suisse. La Compagnie d'assurances générales l'Helvetia donne de telles assurances depuis 15 années.

Il se charge de faire un rapport sur la question à la Conférence de l'Union, au mois de Septembre.

Sur la demande de M. INGWERSEN, tous les autres membres du Comité ont déclaré que la limitation ne regarde pas la responsabilité du transporteur aux termes du paragraphe 2 de l'article 16.

Après encore une brève discussion, l'article 24, exception faite pour le chiffre de la limite qui sera encore examiné, et l'article 25 sont acceptés.

La discussion sur le taux maximum de la responsabilité continue.

M. SCHWEIZER répète que la pratique en Suisse a démontré que 3 frs. suisses par kilogramme couvrent la moyenne des dommages. Il est persuadé qu'une limite de 4 frs. suisses, c'est-à-dire un dollar, couvre largement pour le transport international la valeur moyenne des marchandises transportées par route.

M. INGWERSEN fait observer qu'on n'a fait aucune expérience quant à cette valeur.

Après encore un échange de vues, M. INGWERSEN déclare qu'il accepte la limite proposée d'un dollar par kilogramme en espérant qu'une telle stipulation contribuera à augmenter les possibilités pour les transporteurs de s'assurer.

M. SCHWEIZER présente tous ses remerciements à M. Ingwersen pour avoir montré, par son acceptation du projet des transporteurs, qu'il comprend bien les difficultés des transporteurs. M. Schweizer espère que les transporteurs et les usagers s'aideront et que cette coopération aboutira à un résultat d'une haute valeur pour tous les deux.

Il est décidé de charger le Sous-Comité de rédaction de modifier le texte des articles 23 et 24 conformément aux décisions prises au cours de la discussion.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 25, ainsi conçu:
"Le transporteur, etc...."

Le SECRETAIRE indique que cet article correspond à l'article 25 du projet de Menton.

M. INGWERSEN estime que la responsabilité du transporteur doit être illimitée non seulement en cas de dol ou de faute lourde du transporteur lui-même, mais aussi en cas de dol ou de faute lourde de ses préposés. Conformément au droit commun dans la plupart des pays, le débiteur répond, comme de sa propre faute, de celles que peuvent commettre les personnes qu'il emploie à l'exécution de la prestation due. Ce principe de droit commun doit être repris dans le projet.

Vu l'heure avancée, le PRESIDENT annonce que la discussion reprendra le lendemain matin, 31 Mai, à 10 heures.

La séance est levée à 20 h. 15.

31 Mai 1949

La séance est ouverte à 10 h. 10.

Le PRESIDENT rappelle que le Comité s'est arrêté dans l'examen de l'article 25, dont le Secrétaire donne lecture.

"Le transporteur, etc...."

Le PRESIDENT fait observer que la Convention de Varsovie prévoit une responsabilité illimitée en cas de dol ou faute lourde des préposés des transporteurs.

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 du maximum prévu en absence de dol et de faute lourde.

M. INGWERSEN estime que le transporteur routier doit aussi répondre de toutes fautes de ses auxiliaires. Ils sont engagés par le transporteur sans que l'expéditeur ait rien à y voir. Pourquoi l'expéditeur devrait-il donc courir le risque d'un dol des auxiliaires?

M. GREEBE accepte la proposition de M. Ingwersen à condition qu'on fixe une limite de responsabilité, même en cas de faute intentionnelle, ainsi qu'il a été fait dans la C.I.M.. Autrement il est impossible pour le transporteur de prendre la responsabilité d'une faute intentionnelle de ses préposés.

M. KAMP déclare que c'est une question de morale et il appuie la proposition de M. Ingwersen.

Le PRESIDENT propose qu'on accepte la rédaction de l'article 25 de la Convention de Varsovie.

M. SCHWEIZER accepte la proposition du Président, à condition que la responsabilité du transporteur ne puisse excéder la limite d'un dollar que lorsque la valeur de la marchandise aura été indiquée à la lettre de voiture.

M. INGWERSEN estime que cette condition est dangereuse. Le résultat est que l'usager sera forcé d'indiquer toujours la valeur de la marchandise dans la lettre de voiture, ce qui est impossible.

Le PRESIDENT propose d'augmenter, en cas de faute intentionnelle, la responsabilité jusqu'à 20 frs. suisses par kilogramme.

M. SPAT compare la responsabilité du transporteur à celle d'un hôtelier. En général, la responsabilité d'un hôtelier pour les objets déposés dans ses mains est illimitée seulement quand le voyageur a déclaré la valeur de la marchandise. Le même principe peut être valable dans le contrat de transport. Ce n'est pas trop demander que l'expéditeur indique la valeur de la marchandise.

Après une discussion, il est décidé que le transporteur sera responsable même de la faute intentionnelle de son préposé, mais que cette responsabilité sera limitée à un dollar par kilogramme, à moins que l'expéditeur n'ait inséré dans la lettre de voiture une déclaration de la valeur de la marchandise ou de l'intérêt à la livraison.

M. HOSTIE propose de modifier l'article 25 comme suit:

"1. - Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir
"des dispositions de la présente Convention qui excluent
"ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de
"son dol ou d'une faute qui, d'après la loi de la juri-
"diction saisie par l'ayant-droit est considérée comme
"équivalente du dol.

"2. - Ce droit lui sera également refusé si le dommage a
"été causé dans les mêmes conditions par un de ses prépo-
"sés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

"3. - Toutefois la valeur de la marchandise ne pourra
"excéder la limite visée à l'article 23, paragraphe 1,
"que lorsqu'elle aura été indiquée à la lettre de voi-
"ture, qu'un supplément au prix de transport ait ou non
"été convenu à cet effet".

Cette proposition est adoptée.

L'examen de l'article 25 est ainsi terminé.

Le PRESIDENT, après avoir constaté que l'examen de l'avant-projet du Secrétaire est terminé, prie les Participants à la Session d'examiner encore une fois le projet dans sa nouvelle rédaction et l'approuver.

En conséquence, le SECRETAIRE donne lecture de l'article 1.

Le SECRETAIRE fait observer que le Sous-Comité de rédaction a proposé que les mots suivants dans l'alinéa i), "Si une telle livraison n'a pu avoir lieu", soient remplacés par les mots: "si une telle livraison n'a pu être effectuée".

M. HELMENS DORFER estime qu'il faut aussi donner une définition du terme "transporteur". 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. Il y a donc intérêt à avoir une définition du terme "transporteur".

Le PRESIDENT rappelle que le Secrétaire a proposé, dans sa première édition du projet-révisé de Convention, l'introduction d'une définition de ce terme. Il a proposé deux alternatives, c'est-à-dire:

- 1) "Transporteur" signifie le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule qui conclut un contrat de transport de marchandise avec un expéditeur - ou:
- 2) "Transporteur" signifie le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule, qui transporte ou accepte de transporter des marchandises.

Le PRESIDENT déclare qu'on se trouve en présence d'un terme qui à priori semble aisé à définir mais dont le contenu réel est très difficile à déterminer.

M. INGWERSEN fait observer que la distinction entre le Commissionnaire de transport et le transporteur n'est pas toujours très claire. Pour ces raisons, il y a maintenant intérêt à donner une définition du terme "transporteur".

Le PRESIDENT explique que la différence entre l'opération de transport et la commission d'expéditeur consiste dans le fait que le commissionnaire-expéditeur ne promet en aucune façon d'effectuer le transport de marchandises, il se charge de contracter avec les transporteurs, tandis que le transporteur s'oblige à faire opérer les transports lui-même ou par ses employés.

M. HOSTIE propose la rédaction suivante:

"Transporteur signifie la personne qui s'engage à exécuter un transport au moyen d'un véhicule dont il est le propriétaire ou l'exploitant".

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part le PRESIDENT, MM. HELMENS DORFER, HOSTIE, KAMP, BELTRAMETTI et le SECRETAIRE, le texte proposé par M. HOSTIE est accepté.

L'article 1, ainsi modifié, est mis aux voix et adopté dans son ensemble.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 2 et il rappelle que le Comité a décidé de biffer les mots suivants dans le paragraphe 3 b): "tels qu'une expédition scientifique ou une exposition itinérante".

Aucune observation n'étant présentée, l'article 2 est mis aux voix et adopté.

Le SECRETAIRE passe alors à l'article 3 et il déclare que le Sous-Comité de rédaction a proposé de modifier les paragraphes 1 et 2 comme suit:

- "1. - L'expéditeur et le transporteur peuvent, l'un et l'autre, exiger l'établissement d'une lettre de voiture.
- "2. - La lettre de voiture sera conforme à l'un des deux modèles figurant aux annexes 1 et 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7, ces annexes peuvent être modifiées suivant la procédure simplifiée prévue à

Cette rédaction est adoptée.

L'article 3, dans son ensemble, est mis aux voix et adopté.

Le SECRETAIRE donne lecture des articles 4 - 6.

Aucune observation n'étant présentée, les articles 4 - 6 sont mis aux voix et adoptés.

Le SECRETAIRE passe à l'article 7 et indique que le Sous-Comité de rédaction a proposé d'ajouter au paragraphe 4 un alinéa f) disant: "dans le cas prévu à l'article 7, par. 2, le délai convenu".

La rédaction de l'article 7, proposée par le Sous-Comité de rédaction, mise aux voix, est adoptée.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 8 et il déclare que le Sous-Comité de rédaction a proposé de changer la dernière phrase du paragraphe 1 comme suit:

"et répond de tous frais ou préjudices que subirait le
"transporteur en raison d'indications ou déclarations
"inexactes ou incomplètes".

Aucune observation n'étant présentée, l'article 8 dans
la rédaction du Sous-Comité de rédaction est mis aux voix et adopté.

M. van GUNST demande au Président la parole pour faire
une déclaration sur le projet néerlandais concernant la responsa-
bilité du transporteur. Comme il a entendu dire qu'il y a des ex-
perts qui sont obligés de s'éloigner avant que la séance soit ter-
minée, il voudrait faire cette déclaration maintenant.

Cette demande est agréée.

M. van GUNST dit:

Monsieur le Président, permettez-moi, etc....

Le PRESIDENT répond qu'il ne trouve pas juste de dire
que la proposition néerlandaise n'a pas été discutée à fond. Le
Comité a consacré à Menton beaucoup de temps et de travail à cette
proposition. Après une longue discussion, le Comité a décidé de
la repousser. Le Président avait expressément demandé à M. van
GUNST s'il était d'accord de l'exclure, M. van GUNST ayant donné
une réponse affirmative. Il est possible que la proposition ait
de l'avenir, mais elle n'est pas encore assez étudiée et élaborée.

Le Président n'a pas d'objections à présenter contre la
proposition de M. van GUNST et de joindre le projet néerlandais
comme annexe au rapport du Comité au Groupe de travail.

Cette proposition est adoptée.

M. KAMP s'excuse de ne pouvoir prendre part à la réunion après 2 heures et demande au Comité de bien vouloir traiter tout de suite les articles 26 et 27.

Cette proposition est adoptée.

M. KAMP propose, en ce qui concerne l'article 26 que, dans le cas de perte ou d'avarie non apparentes, les réserves puissent être valablement faites dans les sept jours de l'enlèvement. Il fait observer que, aux termes de l'article 26 de la Convention de Varsovie, en cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation au plus tard dans un délai de sept jours, à dater de la réception de la marchandise.

Le PRESIDENT déclare que le système adopté dans le projet de Convention concorde avec le système des règles de La Haye. Plus le destinataire peut attendre de faire des réserves, plus il est difficile pour le transporteur de prouver que la marchandise a été livrée en bon état.

M. KAMP répond que la Convention de Varsovie a accepté un délai de sept jours et qu'il n'y a aucune raison de ne pas accepter le même délai pour les transports routiers.

Le SECRETAIRE fait observer qu'il y a une différence entre les systèmes dans les règles de La Haye et dans la Convention de Varsovie à cet égard.

Conformément aux règles de La Haye, il suffit au destinataire, s'il a fait une protestation dans les trois jours de la livraison, d'établir le simple fait du dommage. Mais le transporteur peut prouver que les marchandises avaient été livrées en bon état. Selon la Convention de Varsovie, le destinataire, s'il ne

protège pas au moment même de la réception, est tenu d'établir en outre que le dommage ne s'est pas produit après la livraison. Si l'on autorise le destinataire à faire état d'une avarie ou une perte après la réception de la marchandise, comme d'après les règles de La Haye, le transporteur se trouve dans une situation trop pénible. Du point de vue du destinataire, un délai en conformité avec les règles de La Haye lui offre assez de garanties.

M. KAMP répond que les représentants des transporteurs et des usagers sont d'accord pour accepter un délai de sept jours. Comme la Convention de Varsovie l'a fait, il n'y a aucune raison à ce que le Comité ne puisse pas l'accepter aussi.

Le PRESIDENT répète la différence du point de vue du fardeau de la preuve qui existe entre le projet et la Convention de Varsovie.

M. KAMP demande au Président de laisser les experts exprimer leur opinion.

M. SCHWEIZER déclare qu'il est prêt d'accepter un délai de sept jours.

M. INGWERSEN informe qu'il se rallie comme représentant des usagers à la proposition de M. Kamp.

Le PRESIDENT constate que les représentants des transporteurs et des usagers sont d'accord pour accepter un délai de sept jours. Dans ce cas, il n'y a d'autre chose à faire qu'accepter un tel délai. Personnellement, il ne trouve pas une telle règle très heureuse.

La proposition de M. KAMP est acceptée.

M. KAMP propose la fondation d'une cour internationale pour les litiges basés sur le contrat de transport par la route. Il n'est pas tout de créer une Convention uniforme. Il faut ensuite en maintenir l'unité. Le texte seul de la Convention n'est pas le droit vivant. C'est l'application de la Convention qui lui confère la vie sans son milieu social. Alors se présente le danger de l'effondrement du droit unifié. L'interprétation de la Convention par la jurisprudence des divers pays peut différer d'un pays à l'autre.

Le PRESIDENT estime cette proposition un peu prématurée. L'Etat national du XIX^e siècle qui subsiste encore, ambitieux et très susceptible, n'est pas du tout disposé à accepter quelque ingérence dans ses prérogatives et à abdiquer celles-ci. La création d'une juridiction internationale n'est donc pas encore possible d'après l'avis du Président. Les expériences faites jusqu'aujourd'hui ne laissent pas beaucoup d'espoir de voir une telle juridiction dans un proche avenir.

Après une discussion, cette proposition de M. KAMP est repoussée.

Le SECRETAIRE donne lecture de l'article 9 et il déclare que le Sous-Comité de rédaction a proposé de changer la dernière phrase du paragraphe 3 comme suit:

"Toutefois, en ce qui concerne le poids ou la quantité, il ne pourra être exigé de rémunération spéciale, dans la mesure où la modification se fait dans l'intérêt de l'expéditeur".

Aucune observation n'étant présentée, l'article 9 est

adopté.

Vu l'heure avancée. M. HELMENS DORFER propose que le Secrétaire ne donne communication que des projets de changement du Sous-Comité de rédaction.

Il en est ainsi décidé.

Le SECRETAIRE informe que le Sous-Comité de rédaction a proposé les modifications suivantes:

- 1) de remplacer dans l'article 15, paragraphe 1, les mots "portées à" par les mots "résultant du";
- 2) article 15, paragraphe 2, de remplacer les mots "mentionnées à", par les mots "résultant de";
- 3) article 15, paragraphe 3, de remplacer les mots "aux enchères publiques", par les mots "par vente publique";
- 4) d'ajouter comme paragraphe b la stipulation suivante qui a été omise dans la transcription par erreur:
"Lorsque, etc..."
- 5) article 16, paragraphe 1, de remplacer les mots "l'événement", par les mots "le fait";
- 6) article 16, paragraphe 2, de remplacer les mots "le transporteur est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage" par les mots "le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur";
- 7) de donner à l'article 16, paragraphe 2, la teneur suivante:
"2. - En l'absence etc."
- 8) de donner à l'article 18, la teneur suivante:
"Le transporteur, etc..."

9) de donner à l'article 19, paragraphe 1 a), la teneur suivante:

"a) incendie, etc...

10) de donner à l'article 19, paragraphe 1, la teneur suivante:

"a) acte, etc..

11) de donner à l'article 19, paragraphe 1 k) la teneur suivante:

"k) nature, etc..

12) de remplacer à l'article 19, paragraphe 1 m) les mots "le transporteur prouve que lui-même ou ses préposés ont exercé une diligence raisonnable dans l'emploi de ces aménagements", par les mots "le transporteur prouve qu'une diligence raisonnable a été exercée dans l'emploi de ces aménagements";

13) de donner à l'article 19, paragraphe 1-9), la teneur suivante:

"9) transport, etc...

14) de donner à l'article 19, paragraphe 2, la teneur suivante:

"2. - Toutefois, etc...

15) de remplacer dans l'article 21 les mots "à l'article 24", par les mots "à l'article 23" ;

16) de remplacer dans l'article 22, paragraphe 1, les mots "au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport", par les mots "au lieu de destination et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport";

- 17) de donner à l'article 23, la teneur suivante:
"1. - La responsabilité, etc.
- 18) de donner à l'article 24, la teneur suivante:
"1. - L'expéditeur, etc.
- 19) de donner à l'article 25, la teneur suivante:
"1. - Le transporteur, etc.
- 20) de remplacer, dans l'article 30, paragraphe 2, les mots "l'article 10, paragraphes 2 et 3", par les mots "l'article 10, paragraphe 2" ;
- 21) de remplacer dans l'article 31, paragraphe 1, les mots "la perte, l'avarie ou le retard" par les mots "le dommage" ;
- 22) de remplacer dans l'article 31, paragraphe 2, les mots "le droit", par les mots "ce droit" ;
- 23) de donner à l'article 31, paragraphe 3 c) la teneur suivante:
"c) l'article, etc...
- 24) de donner à l'article 32 la teneur suivante:
"Le transporteur, etc...
- 25) de donner à l'article 33 la teneur suivante:
"Dans le cas, etc....
- 26) de remplacer dans l'article 37 les mots "clause ou convention", par le mot "stipulation" et les mots "de cette clause", par les mots "d'une telle stipulation".

M. ENGWERSEN fait observer en ce qui concerne l'incendie dans l'article 19, paragraphe 1 a) qu'il ne peut pas accepter cette exception au principe général que le transporteur doit prouver qu'il n'a pas commis de faute. Il est impossible pour l'expéditeur de contrôler ou de prouver ce qui se passe pendant le transport.

Il ne suffit pas que le véhicule soit en bon ordre lors de son départ, car les faits qui provoquent l'incendie arrivent le plus souvent pendant le transport. La personne qui conduit le camion a, généralement, des moyens de constater la raison d'un incendie par des témoins qui ont été présents à l'incendie - ou que le conducteur peut faire venir immédiatement après l'incendie pour constater sur place la raison et l'étendue du dommage. En conséquence il propose de biffer l'incendie de la liste des faits exonérant le transporteur de la règle générale, qu'il a le droit de prouver qu'il n'a pas de faute.

Après un échange de vues entre MM. INGWERSEN, HELMENS-DORFER et SCHWEIZER, la proposition de M. Ingwersen, mise aux voix, n'est pas adoptée.

M. INGWERSEN déclare qu'il exprime des réserves.

Aucune autre observation n'étant présentée, les projets de changement du Sous-Comité de rédaction sont acceptés.

Le PRESIDENT constate que le Comité a adopté définitivement le projet de Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route.

Le PRESIDENT appelle la question 10 de l'ordre du jour: Rédaction d'un rapport au groupe de travail chargé des questions juridiques.

Sur la proposition du Président, il est décidé de charger le Président et le Secrétaire de rédiger et d'expédier le rapport du Comité au Groupe de travail chargé des questions juridiques.

Le Comité, examinant ensuite la date de sa prochaine session, décide préliminairement de se réunir la prochaine fois au début du mois de Mars 1950 dans la France Méridionale ou en Italie, en un lieu et à l'époque à déterminer ultérieurement par le Président, en accord avec les autres membres du Comité.

M. INGWERSEN déclare qu'il est certain de se faire l'interprète de tous les présents en exprimant ses remerciements les plus chaleureux au Président qui a dirigé si brillamment les travaux du Comité. Des applaudissements unanimes saluent les paroles de M. Ingwersen.

Le PRESIDENT remercie M. Ingwersen des aimables paroles qu'il a prononcées.

Le PRESIDENT déclare close la quatrième session du Comité.

La séance est levée à 14 h. 30.

=====

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

Quatrième session du Comité tenue à Genève du 27 au 31 mai 1949

Corrigenda au Compte-Rendu (Doc. 16)

M. HELMENS DORFER demande que son intervention telle qu'elle figure dans le compte-rendu

page 45, 13ème ligne

soit supprimée et remplacée par le texte suivant:

M. HELMENS DORFER fait remarquer qu'il est le délégué de l'Union Internationale d'Assurances Transports qui groupe un grand nombre d'associations nationales d'assureurs contre les risques de transport. Chaque association garde son indépendance complète et est donc aussi libre d'arrêter les conditions et de fixer les primes pour l'assurance de la responsabilité des transporteurs routiers.

Il n'est nullement question de former - le cas échéant - un pool pour couvrir en commun et à des conditions et primes unifiées l'assurance de la responsabilité des transporteurs routiers conformément à la convention projetée.

Aujourd'hui déjà, les transporteurs ont la possibilité de contracter une assurance couvrant leur responsabilité pour les marchandises transportées et ce à des primes raisonnables au moins dans les pays suivants: Pays-Bas, Belgique, France, Italie, Autriche, Tchécoslovaquie, Pologne et Suisse.

La Compagnie d'assurances générales l'Helvétia traite de telles assurances depuis 15 ans en Suisse et à l'étranger.