COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

RAPPORT

DU SECRETAIRE DU COMITE

(Juillet 1950)

En prenant connaissance, à sa troisième session, du 24 au 27 janvier 1950, du projet de Convention relative au contrat de trasnport international de marchandises par la route, préparé par le Comité, le Groupe de travail chargé des questions juridiques (transports routiers) au sein de la Commission Economique pour l'Europe, a décidé, de prendre ce projet pour base de discussion et de le renvoyer ensuite au Comité, en le priant de le revoir, s'il y a lieu, à la lumière des observations et des directives que le Groupe de travail serait amené à faire au sujet des différents problèmes soulevés par le projet. Après avoir discuté quelques problèmes essentiels, le Groupe de travail a décidé d'entreprende l'étude du projet, article par article, à sa session ultérieure, étant bien entendu que le projet ne devrait retourner au Comité qu'après examen approfondi de toutes ses dispositions.

Conformément à cette décision, le Groupe de travail a entrepris l'étude du projet à sa quatrième session du 18 au 22 avril 1950. Il a été entendu qu'en examinant le projet de convention, le Groupe de travail se bornerait à discuter les questions de fond, en laissant au Comité le soin de revoir sa première rédaction à la lumière des observations faites au sein du Groupe de travail.

Le projet de convention étant maintenant renvoyé au Comité, il incombe donc à celui-ci de le revoir.

Pour simplifier les travaux successifs du Comité, nous avons préparé un projet revisé de convention ("Annexe A") qui de-

vra servir de base à la discussion. Dans la préparation de ce projet, nous avons essayé, autant que possible, de tenir compte des propositions faites au sein du Groupe de travail, mais quelquefois nous avons adopté, dans le texte ci-après, une certaine liberté de pensée et d'action. Nous ne sommes cependant pas convaincus que toutes les propositions présentées dans le nouveau projet soient acceptables. Nous ne prétendons pas non plus que les nouveaux articles proposés dans le projet revisé soient meilleurs que ceux du projet du Comité, bien que nous soyons d'avis que tout au moins quelques-uns d'entre eux pourraient être considérés comme représentant une amélioration. Malheureusement, nous n'avons pas eu le temps d'étudier toutes les questions et, de plus, il resterait ensuite au Comité à se prononcer sur plusieurs questions avant qu'un nouveau projet puisse être rédigé sous une forme plus précise.

Toutefois, il est évidemment souhaitable que toutes les possibilités soient examinées avant d'élaborer des propositions définitives.

Entre autres, la question s'est posée de savoir si un texte revisé du projet devait comprendre des dispositions relatives à la négociabilité de la lettre de voiture. Il semble que tout le monde soit d'accord que l'usage d'un titre de transport négociable sera très limité dans les transports routiers. Même si cela est tout à fait exact, on ne voit pas la raison d'interdire un tel titre de transport pour le cas où il peut présenter une utilité, et quand les parties sont d'accord à cet égard. Toutefois, nous ne croyons pas qu'il soit ni judicieux, ni opportun d'introduire dans la convention des dispositions détaillées en cette matière, d'autant plus que la législation relative à la négociabilité diffère selon les Etats. On trouvera dans le projet revisé une proposition susceptible d'être étudiée.

Le projet du Comité est muet en ce qui concerne les affrètements. La situation juridique des parties aux contrats d'affrètement est obscure, et peut donner naissance à de graves incertitudes et difficultés. Un article 16 entièrement nouveau a été introduit dans le projet revisé. Des explications complètes figurent dans le commentaire annexé, que nous avons cru utile de joindre au texte du projet revisé ("Annexe B").

Plusieurs autres questions se posent encore, mais nous nous limitons à un renvoi au nouveau projet et au commentaire de celui-ci.

ANNEXE "A"

PROJET - REVISE

de

CONVENTION

relative

au contrat de transport international de marchandises

par la route

préparé par le Secrétaire du Comité après la quatrième session du Groupe de travail chargé des questions juridiques.

(Juillet 1950)

CHAPITRE_I

Définitions - Objet

Article 1

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par

- a) "Transporteur", l'exploitant d'un véhicule qui a conclu un contrat de transport de marchandise; et l'affréteur de toute la capacité totale d'un véhicule, qui a conclu un contrat de transport de marchandise à exécuter au moyen dudit véhicule (alt: la personne qui s'engage à exécuter le transport).
- b) "Expéditeur", la partie qui a conclu un contrat de transport de marchandise (en son propre nom) avec un transporteur.
- c) "Marchandise", tout ce qui est transporté pour le compte d'un expéditeur en vertu d'un contrat de transport.

- d) "Contrat de transport", toute convention en vue du transport par route de marchandises, conclu entre un transporteur d'une part, et un expéditeur d'autre part.
- e) "Lettre de voiture", une lettre de transport par route, remplie en application d'un contrat de transport de marchandise.
- f) "Destinataire", la partie qui, d'après le contrat de transport, a le droit de recevoir la marchandise au point de destination spécifié au contrat de transport.
- g) "Affrètement", un contrat de transport affectant la capacité totale d'un véhicule muni de son équipage, pour un voyage déterminé ou une série de voyages (affrètement au voyage), ou pour des voyages à prescrire par l'affrèteur pendant une période déterminée (affrètement à temps).
- h) "Exploitant", le propriétaire, le locataire ou une autre partie qui est en possession légitime d'un véhicule, ou a droit à sa possession, et l'utilise pour le transport routier.
- i) "Affréteur", la partie qui a conclu un contrat d'affrètement avec l'exploitant du véhicule objet de l'affrètement (véhicule affrété).
- j) "Etat contractant", un Etat qui a ratifié la présente Convention ou y a adhéré, et qui ne l'a pas effectivement dénoncée.
- k) "Dernier transporteur", le transporteur qui effectue la dernière étape du transport prévu au contrat de transport, dans tous les cas où le transport est effectué par plus d'un transporteur; au cas où le transport prend fin avant le point de destination prévu au contrat de transport, l'expression "dernier transporteur" signifie tout transporteur qui effectuait le transport au moment où il a effectivement pris fin.
- 1) "Véhicule", tout camion automobile ou toute remorque tirée par un véhicule automoteur utilisé pour le transport des marchandises par la route.
- m) "Durée de transport", la période qui s'étend depuis la prise en charge de la marchandise à transporter par le transporteur, ou si le transport régi par un seul contrat doit être effectué par des transporteurs successifs, par le premier transporteur jusqu'à sa livraison au destinataire.

- n) "Point de départ", le point de départ mentionné dans le contrat de transport.
 - o) "Point de destination", le point de destination mentionné dans le contrat de transport.
 - p) "Préposés", tout agent ou employé du transporteur agissant au nom du transporteur dans les limites de ses fonctions ou de son emploi.
 - q) "Agents" du transporteur, le conseil d'administration d'une compagnie ou société, les associés d'une société en nom collectif, le directeur général ou toute autre personne ou toutes autres personnes occupant une situation semblable, chargés du contrôle ou de la direction de l'entreprise du transporteur. Cette expression ne comprend pas les conducteurs ou autres membres du personnel d'exploitation du véhicule.
- r) "Etat signataire", tout Etat qui a signé la présente Convention mais qui ne l'a pas ratifiée ou n'y a pas adhéré.

Article 2

- l.- La présente Convention s'applique à tout transport de marchandises par route effectué par un entrepreneur (entreprise) de transports quand le point de départ et le point de destination sont situé (a) dans des Etats contractants différents, ou bien (b) dans le même Etat contractant, mais en empruntant le territoire d'un autre Etat contractant.
- 2.- Les stipulations de la présente Convention seront également applicables dans le cas où le véhicule sans transbordement de la marchandise sera acheminé en partie par d'autre moyen de transport.
- 3.- La présente Convention s'applique également à tous les transports rentrant dans son champ d'application qui sont effectués par des Etats ou par des institutions ou des organisations gouvernementales.
 - 4.- La présente Convention ne s'applique pas:
 - a) aux transports de la correspondance pour le compte d'autorités postales telle qu'elle est définie

- à l'article 35, Chapitre 1, Troisième partie de la Convention postale universelle.
- b) aux transports funèbres et aux transports d'animaux vivants.
- c) aux transports exécutés dans des circonstances extraordinaires et dépassant les limites normales des affaires d'un transporteur routier.
- 5.- Les Etats contractants peuvent, par accord bilatéral, soustraire à l'empire de la présente Convention leur trafic frontalier, ainsi que le trafic en transit en provenance et à destination d'un même Etat contractant lorsque le transport est entièrement effectué par un transporteur de cet Etat.

CHAPITRE II

Titre de transport

Article 3

l.- L'expéditeur doit remettre au transporteur, pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention, une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'Annexe I de la Convention.

Sans préjudice des dispositions de l'article 6, cette annexe pourra être modifiée suivant la procédure simplifiée prévue à

2.- Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés dans une des langues officielles du pays de départ; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou anglais, ou allemand, et ils peuvent contenir toute traduction en d'autres langues jugées utiles.

Le transporteur ou l'expéditeur peuvent exiger que les indications et déclarations sur la lettre de voiture soient faites en français, en anglais ou en allemand.

3.- L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat

de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention.

Article 4.

- l.- La lettre de voiture doit être établie en trois exemplaires originaux.
- 2.- Le premier exemplaire de la lettre de voiture porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le deuxième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur. Le troisième exemplaire est signé par l'expéditeur et retenu par le transporteur.
- 3.- La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.
- 4.- Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur remplit sur la lettre de voiture les mentions exigées par l'article 6 comme devant être fournies par l'expéditeur, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant à cet effet pour le compte de l'expéditeur.

Article 5.

Le transporteur a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il y a de véhicules autonomes dont l'expédition exige l'utilisation ou de marchandises d'espèces différentes ou de lots de marchandises groupées.

Article 6.

- l.- La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes, fournies par l'expéditeur:
 - a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
 - b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
 - c) les points de départ et de destination;

- d) le nom et l'adresse du destinataire sans ou avec la désignation "à ordre";
- e) la spécification de la marchandise et le mode d'emballage;
- f) le nombre, les marques particulières ou les numéros des colis;
- g) le poids brut ou la quantité de la marchandise, autrement exprimée;
- h) les instructions requises pour les formalités douanières, de police, sanitaires ou autres et, le cas échéant, pour le dédouanement des marchandises.
- 2.- La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes, fournies par le transporteur:
 - a) le nom et l'adresse du transporteur qui établit le contrat de transport;
 - b) le délai convenu, s'il y a lieu;
 - c) l'indication que le transport est soumis au régime établi par la présente Convention.
- 3.- La lettre de voiture devra contenir également une rubrique sous laquelle le transporteur devra insérer toutes réserves prévues par l'article 8, parag.2.
- 4.- A la demande de l'une ou de l'autre des parties, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:
 - a) la route à suivre;
 - b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
 - c) la valeur de la marchandise et l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 26;
 - d) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance des marchandises;
 - e) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de voiture.

5.- Il est loisible aux parties de faire compléter la lettre de voiture par toutes autres mentions ou stipulations non contraires aux dispositions de la présente Convention.

Article 7.

- l.- L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications qu'il fournit en vue de l'établissement de la lettre de voiture; il répond de tous frais ou préjudice que subirait le transporteur à raison d'indications ou déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.
- 2.- Si la lettre de voiture pe contient pas les mentions indiquées par l'article 6, parag.2, le transporteur qui l'a signée est responsable de tout préjudice que subirait l'expéditeur ou le destinataire à raison de ces omissions.

Article 8.

- l.- Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, à leurs marques ou numéros, ainsi qu'au poids brut de la marchandise ou de la quantité de celle-ci autrement exprimée, de même que l'état apparent de la marchandise et de son emballage.
- 2.- Si le transporteur n'a pas la possibilité de contrôler l'exactitude des mentions ci-dessus, ou s'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude, il doit inscrire sur la lettre de voiture des réserves motivées à cet effet.
- 3.- L'expéditeur a le droit de demander, en outre, contre rémunération spéciale, la vérification du contenu des colis.

Article 9.

l.- La lettre de voiture, lorsqu'elle a été dûment établie et signée par les parties, fait foi jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport, des conditions de transport et de la réception de la marchandise par le transporteur.

- 2.- En l'absence de réserves de la part du transporteur, inscrites à la lettre de voiture, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la livraison au transporteur, et que le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, ainsi que le poids brut de la marchandise ou la quantité de celle-ci autrement exprimée, sont conformes aux énonciations de la lettre de voiture.
- 3.- Les énonciations de la lettre de voiture relatives au contenu des colis font preuve contre le transporteur s'il les a vérifiées.

Article 10.

- l.- L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de voiture les documents qui, avant la remise (livraison) de la marchandiss au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités douanières, de police, sanitaires ou autres. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et documents, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.
- 2.- Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts et suffisants.
- 3.- Le transporteur est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci, ou sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

CHAPITRE III

Exécution du contrat de transport

Article 11.

- 1.- L'expéditeur a le droit d'arrêter le transport de la marchandise, de la dérouter ou d'en disposer autrement pendant la période de transport par la route, à condition:
 - a) qu'il présente le deuxième exemplaire de la lettre

de voiture qui lui a été délivrée sur lequel l'ordre de disposition doit être inscrit;

- b) que l'exécution est possible au moment où les ordres parviennent à la personne qui doit les exécuter:
- c) que l'exécution ne porte préjudice ni au transporteur ni aux autres expéditeurs;
- d) que l'expéditeur rembourse les frais qui résultent de l'exercice des droits;
- 2.- L'exercice du droit de disposition de la marchandise ne doit jamais avoir pour effet de diviser l'envoi(l'expédition).
- 3.- Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.
- 4.- Le transporteur qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du deuxième exemplaire de la lettre de voiture, sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui cet exemplaire aurait été remis par l'expéditeur.
- 5.- Le droit de l'expéditeur de disposition de la marchardise s'éteint. meme s'il est muni du deuxieme exemplaire de
 la lettre de voiture, lorsque le premier exemplaire de la lettre
 de voiture qui accompagne la marchandise a été remis au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat
 de transport conformément au parag.l de l'article 12. A partir de
 ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences
 de leur inexécution dans les conditions déterminées au Chapitre V.

Article 12.

- l.- Dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, le destinataire a le droit de demander que le premier exemplaire de la lettre de voiture qui lui est destiné, lui soit remis, et que la marchandise lui soit livrée contre le paiement de toute redevance et contre l'exécution de toutes les conditions du contrat de transport non encore remplies.
- 2.- Sauf stipulation contraire, le transporteur, ou le dernier transporteur, selon le cas, est tenu d'aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise au point de destination.

Article 13.

- l.- Les articles 11 et 12 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur, soit du destinataire.
- 2.- Toute clause dérogant aux stipulations des articles ll et 12 doit faire l'objet d'un accord exprès conclu par écrit, soit entre le transporteur qui a conclu le contrat de transport et l'expéditeur, soit entre le transporteur et le destinataire selon le cas.

Article 14.

A condition d'avoir stipulé un accord spécial à cet effet avec le transporteur qui a conclu le contrat de transport, les droits conférés à l'expéditeur en vertu du contrat de transport et de la présente Convention, peuvent être exercés par le détenteur régulier à ce moment du deuxième exemplaire de la lettre de voiture et ledit détenteur assume toute responsabilité qui en découle pour l'expéditeur sans préjudice de toute responsabilité de celui-ci encourue avant la date du transfert de ladite lettre de voiture.

Article 15.

- 1.- Si le transport est empêché ou interrompu, ou si la livraison de la marchandise au destinataire est impossible, pour tout autre motif que la faute du transporteur ou de ses préposés, le transporteur ou, suivant le cas, le dernier transporteur, doit en aviser immédiatement l'expéditeur et demander des instructions. Les frais de ces avis sont à la charge de la marchandise.
- 2.- Si l'expéditeur n'est pas en possession du deuxième exemplaire de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne dans les cas d'empêchement au transport, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer même s'il ne peut pas produire le dit exemplaire de la lettre de voiture.
- 3.- Le transporteur a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des instructions mentionnées au paragraphe précédent, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute

commise par lui ou ses préposés.

- 4.- Si l'attente des instructions de l'expéditeur porte préjudice au transporteur ou aux autres expéditeurs, le transporteur pourra, sans attendre celles-ci, décharger la marchandise et l'emmagasiner chez lui ou chez un tiers aux frais et risque de la partie qui a droit de disposer de la marchandise (aux risques de l'expéditeur) dans les conditions fixées par les lois ou règlements en vigueur au lieu où se trouve la marchandise. Les frais d'emmagasinage restent à la charge de la marchandise.
- 5.- Pour tout ce qui n'est pas prévu au présent article le mode de procéder est déterminé par les lois ou règlements en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.
- 6.- Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de la partie qui a le droit de disposition de la marchandise. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, la partie qui a le droit de disposition de la marchandise, est tenu de payer la différence.

CHAPITRE 1V.

Affrètement

Article 16.

Au cas où l'affréteur emploie le véhicule affrété pour un transport contre rémunération, l'affréteur et l'exploitant sont solidairement responsables comme transporteurs, en vertu des dispositions du Chapitre IV de la présente Convention, sans préjudice de tout droit de recours qui peut exister entre eux.

CHAPITRE V.

Responsabilité du transporteur

Article 17.

- 1.- Le transporteur est responsable dans les conditions déterminées au présent chapitre du dommage résultant d'un retard à la livraison et de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qui auraient pu advenir à celle-ci, lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant la durée du transport.
- 2.- Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sans préjudice de son droit de recours contre le destinataire.

Article 18.

- l.- En l'absence d'un délai convenu entre le transporteur et l'expéditeur, le délai de livraison ne doit pas dépasser les maxima suivants:
 - a) délai d'expédition..... l jour;
 - b) délai de transport, par fraction indivisible de 000 kilomètres de distance...... l jour

Article 19.

L'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent la date à laquelle la marchandise aurait dû arriver ou, en l'absence d'un délai convenu, l'expiration du délai tel qu'il est calculé à l'article 18.

Article 20.

Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que le retard ou le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou des circonstances que le transporteur ou ses préposés ne pouvaient pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas d'eux d'y porter remède.

Article 21.

Le transporteur n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou de plusieurs des causes ci-après:

- a) danger inhérent au transport en véhicules ouverts non bâchés, pour les marchandises qui auraient été transportées de cette manière en vertu, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des usages;
- b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défectuosités de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;
- c) danger inhérent aux opérations de chargement ou déchargement, ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire;
- d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication, déperdition, auxquels certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à l'eur nature;
- e) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants.
- 2.- Lorsque, en égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption

qu'il en résulte, à moins que l'ayant-droit ne rapporte la preuve qu'il n'en résulte pas.

Article 22.

Dans le cas où le véhicule, sans transbordement de la marchandise, est acheminé en partie par d'autres moyens de transport, et s'il est prouvé (si le transporteur prouve) que l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant ce parcours ou pendant le chargement du véhicule sur ce moyen de transport, ou son déchargement de ce même moyen, la responsabilité du transporteur sera, sous réserve des articles 23, 24, 25 et 26 de la présente Convention, déterminée conformément aux dispositions de la loi qui règle la responsabilité du transporteur de ce moyen de transport.

La preuve du moment où l'évènement générateur du dommage s'est produit est à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Article 23.

- l.- Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché, ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après courant sur le marché, ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle, des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser on francs par kilogramme de poids brut de marchandise perdue.
- 2.- Sont en outre incorporés dans la valeur de la marchandise le prix du transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.
- 3.- Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration de valeur de la marchandise ou d'intérêt à la livraison, conformément à l'article 26.
- 4.- Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de la valeur ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et au lieu de paiement.

Article 24.

En cas d'avarie, le transporteur doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément à l'article 26.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

- a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 25.

Au cas où le délai de livraison est dépassé, si la preuve est rapportée qu'un dommage est résulté de ce retard, il est payé pour ce dommage, une indemnité qui ne peut dépasser le prix de transport.

Article 26.

- l.- Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration spéciale de valeur de la marchandise ou d'intérêt à la livraison inscrite sur la lettre de voiture.
- 2.- Il est perçu un supplément équitable outre le prix de transport.
- 3.- S'il y a eu pareille déclaration, les indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25 peuvent être réclamées et, en outre, la réparation du dommage supplémentaire dûment prouvé, jusqu'à concurrence de la somme déclarée.

Alt. II : au lieu des articles 23-26 l'article suivant :

Article 23.

- l.- En cas de perte ou d'avarie de la marchandise, la responsabilité du transporteur, y compris celle de ses préposés, est limitée à une indemnité maximum de 00 francs par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou déteriorée.
- 2.- Au cas où le délai de livraison est dépassé, la responsabilité du transporteur, y compris celle de ses préposés, est limitée au prix du transport.
- 3.- Dans tout les cas envisagés ci-dessus, l'expéditeur peut fixer une limite de responsabilité plus élevée par une déclaration spéciale de valeur de la marchandise ou d'intérêt à la livraison au moment de la remise de la marchandise au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle.

Dans ce cas, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme déclarée.

Article 27.

- l.- 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'autre faute qui, d'après la loi de la juridiction saisie par l'ayant-droit, est considérée comme équivalente au dol.
- 2.- Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans les limites de ses fonctions.
- (Alt.- Les dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent la responsabilité du transporteur ne s'appliquent pas si le demandeur prouve que le dommage est dû à un acte ou à une omission du transporteur, ou d'un de ses préposés, agissant dans les limites de ses fonctions, acte ou omission commis en connaissant son caractère illicite et d'une façon intentionnelle, en prévoyant ses conséquences probables, ou d'une façon imprudente sans avoir égard à ses conséquences).
- 3.- Toutefois, dans le cas envisagé aux paragraphes précédents, la responsabilité du transporteur ne pourra excéder les limitations prévues aux articles 23 à 25, à moins que la valeur de la marchandise n'ait été déclarée dans la lettre de voiture ou que l'expéditeur n'ait été amené frauduleusement par le transporteur ou ses préposés à ne pas déclarer cette valeur.

Article 28

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0.900.

CHAPITRE VI

Réclamations et actions

Article 29

- l.- La réception de la marchandise par le destinataire fait présumer qu'elle est livrée dans l'état inscrit à la lettre de voiture, à moins que cette réception n'ait été accompagnée de réserves écrites indiquant la nature des faits d'une manière tout au moins générale.
- 2.- Toutefois, dans le cas de perte ou d'avarie non apparentes, les réserves peuvent être valablement faites dans les trois jours de la réception, dimanches et jours fériés non compris.
- 3.- En cas de perte ou d'avarie, certaines ou alléguées, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour faire toutes constatations requises.

Article 30.

- l.- L'action relative aux remboursements prévus à l'article 17, par.2 n'appartient qu'à l'expéditeur.
- 2.- Les autres actions contre le transporteur qui naissent du contrat de transport appartiennent:
 - à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de désignation de la marchandise, comme il est dit à l'article ll:

au destinataire, à partir du moment où il a, soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 12.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le transporteur que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il rapporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 31.

- 1.- Toute action en justice née du contrat de transport devra être portée devant une juridiction d'un Etat contractant.
- 2.- Dans ces himites, l'action contre le transporteur pourra être portée devant la juridiction du siège principal d'exploitation du transporteur, du point de départ du transport et du lieu où la livraison a été effectuée ou aurait dû l'être.

Article 32.

1.- L'action en justice née du contrat de transport est prescrite un an après la livraison de la marchandise ou, si la livraison n'a pas été effectuée, un an après la date à laquelle elle aurait dû l'être.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol (ou une faute qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalent au dol).

2.- En cas de réclamation écrite adressée au transporteur, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le transporteur a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes.

La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

- 3.- Sous réserve des dispositions qui précèdent, le mode de calcul de la prescription, ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi de la juridiction saisie.
- 4.- L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions de cet article ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE VII

Dispositions relatives au transport effectué par des transporteurs successifs.

Article 33.

- 1.- Si un transport international de marchandise par la route, régi par un contrat unique, doit être exécuté par des transporteurs successifs, le second transporteur, et chacun des transporteurs suivants, devient partie au contrat de transport par son acceptation de la marchandise, pourvu qu'il sache ou doive savoir, en l'acceptant, que le transport est régi par un tel contrat.
- 2.- Chaque transporteur successif est soumis aux règles de la présente Convention à partir du moment où il reçoit la marchandise du transporteur précédent jusqu'à la livraison de celleci au transporteur suivant ou au destinataire.

Article 34.

l.- Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu signé. Le cas échéant,
il appose sur ce reçu, ainsi que sur l'exemplaire de la lettre de
voiture qui accompagne la marchandise, les réserves prévues à l'article 8. par.2.

2.- Les dispositions de l'article 9, par.2 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

Article 35.

- l.- Toute action en justice basée sur le contrat de transport doit être dirigée soit contre le premier transporteur, soit contre le dernier transporteur, soit contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle le dommage s'est produit. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur ou le destinataire.
- 2.- L'action une fois intentée, ce droit d'option est éteint.
- 3.- L'article 31 s'applique au cas du transport effectué par des transporteurs successifs. Toutefois, par dérogation au paragraphe 2 dudit article:
 - a) l'action en justice contre le premier transporteur ne pourra pas être portée devant la juridiction de l'endroit où la livraison a été effectuée ou aurait dû l'être;
 - b) l'action en justice contre le dernier transporteur ne pourra pas être portée devant la juridiction du point de départ;
 - c) l'action en justice contre l'un des transporteurs intermédiaires ne pourra être portée que evant la juridiction du siège principal d'exploitation de ce transporteur.

Article 36.

Le transporteur qui a payé une indemnité pour perte, avarie ou retard, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours au principal, intérêts et frais, contre les transporteurs qui ontconcouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) Le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé, doit seul rembourser l'indemnité payée par un autre transporteur;

- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs transporteurs, le montant à payer par chacun d'eux est fixé proportionnellement à leur part de responsabilité. Si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chaque transporteur sera responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;
 - c) si on ne peut prouver quel est le fait du ou des transporteurs par lequel le dommage a été causé, la charge de l'indemnité due est répartie dans la proportion fixée à la lettre b) entre tous les transporteurs, à l'exception de celui d'entre eux qui prouverait qu'il n'est pas responsable.

Article 37

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui, est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémuné-ration.

Article 38.

- l.- Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 33 et 34, n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu que l'assignation lui ait été notifiée et qu'il ait été à même d'intervenir au procès.
- 2.- Le transporteur qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés avec lesquels il n'a pas transigé.

Article 39.

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux des dispositions dérogeant aux articles 33 et 34. Toutefois, par une telle convention, les transporteurs ne peuvent se libérer de leur responsabilité, individuelle ou solidaire, à l'égard d'autres parties au contrat de transport.

(Alt.: Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les transporteurs, soit à l'avance pour

les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour tout cas spécial).

CHAPITRE VIII

Dispositions diverses

Article 40.

- 1.- Quiconque, n'étant pas transporteur (professionne1), a reçu, moyennant rémunération, sous sa garde et surveillance, une marchandise au cours d'un transport régi par la présente Convention, est responsable vis-à-vis du transporteur dont il a reçu la marchandise, de tous dommages survenus pendant qu'il a eu celle-ci sous sa garde et surveillance.
- 2.- Les règles de responsabilité, auxquelles on doit alors se référer, sont celles qui sont applicables au transporteur lorsqu'un dommage a été causé par son fait, pourvu que celui qui a reçu la marchandise sache ou doive savoir que le transport est régi par la présente Convention.
- 3.- Si celui-ci n'a fait aucune réserve à la réception de la marchandise, il y a présomption que celle-ci lui a été livrée en conformité avec le premier exemplaire de la lettre de voiture qui accompagne la dite marchandise.

Article 41.

1.- Sous réserve des dispositions de l'article 34, est nulle et de nul effet toute clause du contrat, et toute convention particulière conclue antérieurement au dommage qui, directement ou indirectement, aurait pour objet de soustraire les intéressés aux obligations leur incombant en vertu de la présente Convention, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat, qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention. (Toutefois, les clauses d'arbitrage sont admises).

2. Doit être considérée comme une telle clause, la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause semblable.

ANNEXE "B"

Commentaire

<u>du Secrétaire (article par article)</u> sur le projet revisé de Convention

(Juillet 1950)

Article ler

Définitions.

La définition du "transporteur" paraît nécessaire. La définition qui figure dans l'avant-projet du Comité pourrait donner lieu à équivoque.

L'exposé des motifs du Comité prouve que la dinstinction entre la commission de transport et l'opération de transport a attiré en premier lieu l'attention du Comité. On a voulu éviter qu'un commissionnaire-expéditeur fût traité comme transporteur. C'est probablement la raison pour laquelle le Comité a trouvé nécessaire d'ajouter à la première partie de la définition les mots "au moyen d'un véhicule dont il est le propriétaire ou l'exploitant". On se demande cependant si les derniers mots sont nécessaires pour exclure les commissionnaires-expéditeurs. Un commissionnaire ne s'engage jamais à transporter la marchandise; il se charge de conclure avec un transporteur le contrat de transport.

Il semble donc suffisant de stipuler que le transporteur est la personne qui s'engage à exécuter un transport.

Mais, il y a une autre situation qui doit être examinée. Il se présente des cas où la personne qui s'est engagée envers l'ex-

péditeur à exécuter le transport, n'est pas le propriétaire ou l'exploitant du véhicule; il est l'affréteur d'un véhicule équipé. Qui doit être considéré comme "transporteur" dans ces cas, le fréteur ou l'affréteur? C'est-à-dire, qui est la partie à laquelle le propriétaire de la marchandise peut s'adresser: a) en cas de rupture, d'inexécution ou d'inobservance du contrat de transport; b) pour faire valoir une créance en réparation d'un dommage causé, par la perte ou l'avarie de la marchandise, ou par un retard du contrat de transport; et c) qui est la partie chargée de délivrer et de remplir les lettres de voiture, ainsi que de satisfaire aux autres conditions du contrat? Il est entendu que le Comité a eu en vue de considérer dans ces cas l'affréteur comme "transporteur" au sens de l'Avantprojet du Comité. Certes, la définition de "transporteur" donnée par l'Avant-projet du Comité porte à croire que le Comité serait enclin à considérer le fréteur comme transporteur. L'affréteur n'est, ni le propriétaire, ni l'exploitant du véhicule, ni son conducteur. Mais, d'un autre côté, dans les cas de ce genre, le contrat de transport avec l'expéditeur est conclu par l'affréteur, et le fréteur ne sera pas à même de satisfaire aux obligations incombant au transporteur aux termes de l'Avant-projet du Comité.

Il semble qu'il faille faire une distinction entre le contrat conclu par l'affréteur avec l'expéditeur, et le contrat conclu par l'affréteur avec le fréteur. Le premier contrat est un contrat de transport qui est soumis aux règles de l'Avant-projet du Comité. Le contrat entre le fréteur et l'affréteur est aussi un contrat de transport parce que le premier s'oblige à faire un certain nombre de transports pour le compte de l'affréteur, fournissant à la fois le camion et les services du conducteur et, éventuellement, des autres personnes qui sont attachées au véhicule. Ce contrat est régi à défaut de stipulations expresses de l'Avant-projet du Comité, par les règles du droit commun. Seulement, dans le cas où le fréteur (un transporteur professionnel) met à la disposition de l'affréteur un véhicule équipé pour faire un voyage déterminé qui est international au sens de l'Avant-projet du Comité, les règles de l'Avantprojet peuvent être applicables dans les relations entre le fréteur et l'affréteur. Cette situation peut entraîner des complications du point de vue des expéditeurs. Dans le cas où un transporteur voudrait éluder les obligations à lui imposées par l'Avant-projet du Comité, il pourrait donc employer un affréteur comme intermédiaire et s'exonérer, dans le contrat de fret, de toute responsabilité. Les expéditeurs pourraient se trouver dépourvus de tout moyen de contrainte, si le transporteur avait cru bon d'emprunter le concours d'un affréteur insolvable.

On peut dire qu'il est raisonnable de considérer l'exploitant, c'est-à-dire, le fréteur, comme transporteur; car il exerce le contrôle sur l'exploitation du véhicule et sur le conducteur, tandis qu'il ne semble pas équitable que l'affréteur soit rendu responsable des créances résultant de l'inexécution du contrat de transport ou d'un accident, alors que l'exploitation a été contrôlée par le fréteur. Mais, d'un autre côté, on peut dire que c'est une affaire entre le fréteur et l'affréteur. Lorsque l'affréteur a été rendu responsable envers l'expéditeur à cause d'une faute du fréteur, l'affréteur peut se retourner contre le fréteur en vertu du contrat de fret.

La définition du "transporteur" proposée a pour effet d'élargir le champ d'application de la Convention aux transports effectués sous un contrat de fret (cf. les définitions de l'"exploitant", de l'"affrêtement" et de l'"affréteur").

Est expéditeur celui qui donne en son propre nom l'ordre de transport. Par suite, lorsqu'une personne envoie un colis par l'intermédiaire d'un commissionnaire de transport, ou commissionnaire-expéditeur (agissant en son propre nom) (Spediteur) c'est, au regard du projet revisé, le commissionnaire-expéditeur qui est l'expéditeur véritable, et non cette personne.

La définition de la "marchandise" est souhaitable, cette notion pouvant etre interprétée dans le texte français d'une manière restrictive. L'expression "marchandises" comprend toutes choses inanimées et tous animaux, susceptibles matérialement d'être transportées.

La définition du "contrat de transport" est importante dans la mesure où elle influe sur l'article 2 (1) qui a trait au champ d'application de la Convention (cfr. commentaire sur l'article 2 (1)).

Est <u>destinataire</u> celui à qui la marchandise doit être livrée à la fin du voyage. Expéditeur et destinataire peuvent e tre une seule et même personne (exemple: un fonctionnaire déplacé qui expédie ses meubles à son nouveau domivile); lorsqu'ils sont par contre des personnes différentes, le rapport juridique peut être entre eux de nature extrêmement diverse (par exemple: vendeur et acheteur, commettant et commissionnaire).

La définition de l' "affrètement" doit être interprétée à la lumière de l'article 16 et des observations qui s'y rapportent et figurent ci-dessous. Cette définition est tirée d'une proposition de M. le Juge Alten au Comité juridique de l'O.A.C.I., pour les transports aériens.

La définition de l' "exploitant", en tant que distincte du "transporteur", est nécessaire à raison de la définition du transporteur et aux fins de l'article 16 relatif aux affrètements.

La définition de l' "affréteur" décoube de la définition de l' "affrètement"; elle est souhaitable afin de rendre parfaitement claires les dispositions de l'article 16.

La définitions de l' "Etat contractant" doit être distinguée de celle de l' "Etat signataire" afin d'éviter la confusion qui existe dans plusieurs conventions où l'expression "Hautes Parties contractantes" désigne, selon les endroits, soit les Etats signataires, soit les Etats qui ont ratifié la Convention.

Une définition du "dernier transporteur" est importante aux fins de plusieurs articles, et en prévision des cas où le transport prend fin avant le lieu de destination prévu au contrat de transport.

La définition de "la durée du transport" est nécessaire aux fins de l'article 17. Mais, comme cet article est le seul pour lequel cette définition est nécessaire, on peut se demander s'il n'est pas mieux de mettre cette définition dans le texte même de cet article 17.

Les définitions de "point de départ" et de "point de destination" sont nécessaires aux fins de nombreux articles.

Une définition de "préposé" est importante afin de désigner à la fois les agents et les employés du transporteur aux fins des articles 20 et suiv.

La définition d' "agents" est importante en raison de l'article 27 qui traite du principe du dol.

Il convient de noter que la définition du "transport international" a été supprimée. De notre avis, cette définition, qui vise une question d'importance fondamentale, doit avoir sa place dans l'article 2, qui traite du champ d'application de la Convention.

Les autres définitions proposées s'expliquent par elles-mêmes et n'appellent aucun commentaire. Elles paraissent toutes nécessaires ou souhaitables en vue d'éviter toute obscurité et surtout les malentendus qui naissent lors de la traduction d'un texte en plusieurs langues.

Article 2.

1.- Cet article reprend les principes formulés dans l'article 2 du projet du Comité, avec certaines modifications dans la rédaction.

Le projet du Comité ne s'applique qu'aux transport teurs de profession. Le Groupe du travail a cependant estimé que le terme de "transporteurs professionnels" que contient à ce propos l'article 2, paragraphe 1, du projet du Comité pouvait donner lieu à des incertitudes. La majorité du Groupe de travail a estimé que la Convention ne devrait s'appliquer qu'à des transports effectués contre rémunération. Les délégations ont toutefois exprimé la crainte que l'introduction de cette nouvelle notion de transport contre rémunération ne donne lieu à des contestations, et n'affaiblissent ainsi l'efficacité de la Convention. La question a été renvoyée au Comité. Premièrement, le Comité doit donc se prononcer sur la question si le champ d'application de la Convention doit être étendu à tous les transporteurs, ou s'il doit être limité aux entreprises de transport, c'est-à-dire, aux transporteurs de profession.

Selon nous, il faut limiter le champ d'application de la Convention soit aux transporteurs de profession, soit à tous les transporteurs contre rémunération et aux transports gratuits effectués par des transporteurs de profession. Les considérations qui ont amené le Comité à rendre les règles du projet applicables au transport gratuit effectué par une entreprise, ne se présentent pas pour le transport gratuit effectué, par exemple, par un automobiliste privé qui consent à emmener la valise d'un ami. Il est juste, pensons-nous, que ce genre de transport soit exclu du régime du projet.

2.- L'avant-projet du Comité ne règle que les transports internationaux entièrement effectués par la route. Il n'est
donc pas applicable dans le cas où le véhicule, avec son chargement
est acheminé en partie par d'autresmoyens de transport. Le sentiment
général du Groupe de travail a été que, dans tous cas, lorsqu'il n'y
a pas transbordement de la marchandise, le contrat qui régit le
transport routier doit s'appliquer sur l'ensemble du parcours.

Dans ce paragraphe, nous avons essayé de résoudre cette difficulté. Mais, nous ne sommes pas convaincus que le projet soit acceptable.

^{3.-} Le Comité a indiqué que tout transport gouvernemen-

tal devrait être soumis à la Convention. La raison est évidemment que beaucoup de transporteurs internationaux sont, de nos jours, des organisations gouvernementales ou semi-gouvernementales.

- 4.- a)- Ce paragraphe reproduit le principe de l'article 2, parag.3 a) du projet du Comité. Ce dernier, toutefois, n'est pas satisfaisant, parce qu'il s'agit d'exclure du champ d'application de la Convention, non seulement les "transports effectués sous l'empire de conventions internationales postales", mais encore tout arpire de conventions internationales postales", mais encore tout article postal, y compris les lettres et les correspondances. La locution "correspondance", telle qu'elle est définie à l'article 35, chapitre I, titre III de la Convention postale universelle de 1947, paraît être l'expression appropriée et complète.
- b) le Groupe de travail a décidé d'exclure de l'application de la Convention les transports funèbres, et il estime aussi opportun d'exclure les transports des animaux vivants.

Au sens de la définition de "marchandise" de l'article I, les cadavres et les animaux vivants sont considérés comme des marêhandises. Il faut donc changer la définition de la "marchandise", ou bien spécifier à l'article 2 que ces transports sont exclus de l'application de la Convention.

Il est vrai que les transports funèbres nécessitent à plusieurs points de vue, un traitement différent de celui des transports routiers ordinaires, (absence de toute valeur commerciate, considérations relevant de la piété et de l'hygiène publique, etc) et que les risques de transports pour les animaux vivants sont conet que les risques de transports pour les animaux vivants sont conet que les risques de demande s'il est nécessaire d'exclure les sidérables. Mais on se demande s'il est nécessaire d'exclure les uns et les autres de l'application de la Convention, et de lès laisser sous l'empire du droit commun.

Peut-être est-il nécessaire de créer des conditions de transport qui tiennent compte des particularités des transports funèbres. Mais, cette question est surtout un problème d'ordre pufunèbres. Mais, cette question est surtout un problème d'ordre public, qui doit être traité dans une autre Convention. Autant que blic, qui doit être traité dans une autre Convention pour que les l'on en peut juger, il n'y a cependant pas de raison pour que les l'on en peut juger, il n'y a cependant pas de raison pour que les relations contractuelles entre l'expéditeur et le transporteur ne doivent pas être réglées dans la Convention en question.

Les transports des animaux vivants doivent être exécutés conformément aux principes applicables en matière de protection des animaux. Il convient donc de soumettre ces transports à une règlementation particulière, mais cette question est aussi, surune règlementation particulière, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public, qui a sa place dans une autre Contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre contout un problème d'ordre public qui a sa place dans une autre de la place de la pla

vention. Mais, il y a un problème du droit privé - la responsabilité du transporteur en cas de dommages - qui doit être traité dans la Convention en question. Au moins, faut-il que la Convention soit applicable au transport des animaux vivants, remis au transport dans des cages, des caisses, etc. bien closes.

- c) Ce paragraphe correspond à l'article 2, par.3 b) du projet du Comité. Afin d'éviter des incertitudes et des difficultés, il semble sage, et plus équitable envers les transporteurs et leurs clients, de supprimer cette disposition.
- 5. 7 Ce paragraphe reproduit les dispositions de l'art.2 par.4 du projet du Comité.

Article 3.

- l.- Il semble que l'alinéa l de ce paragraphe exprime plus clairement et plus exactement que le projet du Comité ce qu'il faut dire de l'établissement de la lettre de voiture du point de vue juridique.
- 2.- Le projet du Comité est muet en ce qui concerne la langue du texte imprimé et des inscriptions devant figurer sur la lettre de voiture. Dans ce paragraphe, nous avons essayé de résoudre cette question.
- 3.- Ce paragraphe reproduit les dispositions de l'article 3, par.3 du projet du Comité.

Article 4.

- 1.&2.-Ces paragraphes reproduisent les dispositions de l'article 4, par.2 et 3 du projet du Comité. Les textes ont été de l'article 4, par.2 et 3 du projet du Comité. Les textes ont été rédigés à nouveau à raison de la rédaction nouvelle de l'article rédigés à nouveau à raison de la rédaction nouvelle de l'article 3, par.1.
- a proposition du représentant du Royaume-Uni, d'avoir quatre lettres de voiture, dont une serait envoyée au destinataiquatre lettres de voiture, dont une serait envoyée au destinataique, est évidemment fondée sur la conception anglaise, que le droit de disposition appartient en principe au propriétaire de la marde disposition appartient anglais est fondé à considérer le destichandise. Un transporteur anglais est fondé à considérer le destinataire comme le propriétaire, et l'expéditeur, comme son agent nataire comme le propriétaire, et l'expéditeur, comme son agent pour la conclusion du contrat de transport avec le transporteur, sauf s'il reçoit d'autres informations.

Si l'on accepte le système continental, d'après lequel le droit de disposition en cours de route, en principe, appartient à l'expéditeur, et que le destinataire devient le maître de l'opération du moment qu'il a reçu la lettre de voiture, il ne sera pas pratique d'accepter la proposition britannique.

3. & 4. - Sur la proposition du représentant de la Belgique dans le Groupe de travail, ces deux paragraphes ont été ajoutés. Leur contenu correspond à l'article 6, par. 4 et 5 de la Convention de Varsovie.

Article 5.

Cet article reproduit les dispositions de l'article 6 du projet du Comité.

Article 6.

Cet article reprend, dans ses grandes lignes, l'article 7 du projet du Comité, avec des modifications rendues nécessaires par suite de la nouvelle rédaction de l'article 3.

Article 7.

Cet article reprend le principe de l'article 8 du projet du Comité.

Dans la rédaction du paragraphe l de cet article, le Comité s'est inspiré de l'article 7, par. l de la CIM, et de l'article 10 de la Convention de Varsovie.

Le but de ce paragraphe est de préciser que seul l'expéditeur supporte une responsabilité pour l'exactitude de ces indications et déclarations, et que le transporteur, en principe, n'assume aucune part de responsabilité, lorsqu'il accepte une lettre de voiture portant des indications ou déclarations inexactes. Ce paragraphe ne règle pas la responsabilité du transporteur du chef des indications de la lettre de voiture vis-à-vis du destinataire. Cette question est réglée à l'article 8.

Article 8.

Cet article reprend les principes de l'article 9 du projet du Comité avec une modification. Aux termes de l'article 9 du projet du Comité, le transporteur n'est obligé de contrôler le poids de la marchandise que si l'expéditeur acquitte une rémunération spéciale. Selon le projet revisé, au contraire, le transporteur est obligé de procéder à la vérification du poids, s'il a la possibilité de le faire.

Les dispositions de cet article correspondent en majeure partie aux dispositions de la C.I.M. et de la C.V. concernant la responsabilité quant aux énonciations de la lettre de voiture. Il y a la différence que, dans la C.I.M. il est stipulé, dans le par.3 de l'article 7, que les lois et règlements de chaque Etat détermineront les conditions dans lesquelles le chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise. Selon la C.V. le transporteur doit vérifier le poids. Comme il est, en général, nécessaire pour le transporteur routier de connaître le poids pour pouvoir juger qu'il n'excède pas la charge maximum du véhicule, nous ne pensons pas qu'on alourdisse beaucoup en réalité les formalités imposées en pratique.

Article 9.

Cet article reprend les principes de l'article 10 du projet du Comité, avec des modifications rendues nécessaires par suite de la nouvelle rédaction de l'article 8.

Article 10

Cet article correspond au fond à l'article ll du projet du Comité et il tient en même temps compte de la plupart des observations faites au sein du Groupe de travail. Dans le premier paragraphe ont cependant été ajoutés les mots: "sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés".

La responsabilité de l'expéditeur à raison des renseignements et des documents d'accompagnement est inconditionnelle, c'est-à-dire, qu'elle existe indépendamment du fait que l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité des renseignements ou des documents suffisance ou l'irrégularité des renseignements ou des documents sont l'effet de sa faute. Mais, si le dommage a été causé par la sont l'effet de sa faute. Mais, si le dommage a étre responsable faute du transporteur, l'expéditeur ne doit pas être responsable envers le transporteur. On peut dire que cela va de soi, mais

pour éviter tout malentendu, il vaut mieux le dire expressément.

Il existe 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 certains documents. Mais, le transporteur n'est pas fautif s'il ne vérifie pas si les documents d'accompagnement sont réguliers et complets; car il est expressément dispensé d'une telle obligation.

Articles 11 et 12

Le nouveau projet correspond au fond au régime de la CIM et de la CIV et il doit satisfaire aux points de vue signalés au sein du Groupe de travail.

Le droit de disposition de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, c'est-à-dire, quand le destinataire, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, a demandé au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. C'est la consécration du principe contenu dans l'article 1121 du Code civil français. Le droit du destinataire est né au moment de la conclusion du contrat; mais, bien qu'il ait, dès que le contrat a été conclu, un droit direct contre le transporteur, ce droit peut être invalidé par la révocation du bénéfice de la stipulation faite pour lui par l'expéditeur; toutefois, le droit de révocation cesse au moment où le destinataire a déclaré vouloir profiter de la stipulation faite en sa faveur.

En ce qui concerne les conditions que l'expéditeur doit remplir, on peut faire observer, entre autres, ce qui suit:

- a) La présentation du deuxième exemplaire de la lettre de voiture qui a été délivré à l'expéditeur fait obstacle à ce que l'expéditeur dispose de la marchandise après que le destinataire a versé à l'expéditeur le prix de la marchandise. Dans le trafic commercial international, on a vu s'introniser la coutume d'après laquelle le destinataire, contre remise de cet exemplaire de la lettre de voiture, verse à l'expéditeur le prix de la marchandise. En outre, la présentation dudit exemplaire de la lettre de voiture empêche tout tiers non qualifié d'ordonner des modifications au contrat de transport. Le transporteur doit être sûr de l'identité du donneur d'ordre.
- b) Il n'est pas équitable que le moment de l'acceptation

de la modification par le transporteur ou le premier transporteur, selon le cas, doive être déterminant.

- c) Il est évident qu'on ne pourrait admettre par exemple, qu'un expéditeur puisse faire procéder au déchargement complet d'un véhicule pour en retirer un colis, au risque de retarder le départ. L'exercice du droit de disposition ne doit pas être de nature à troubler le service régulier de l'exploitation.
- d) Il est équitable que le transporteur ait droit à un remboursement des frais qui résultent de l'exécution de modifications au contrat de transport.

Article 13

Tandis que les articles ll et 12 déterminent les droits de l'expéditeur et du destinataire vis-à-vis du transporteur, l'article 13 dispose que les droits compris par ces articles ne peuvent être exercés qu'autant que ne sont pas intervenues d'autres conventions en sens contraire, soit entre l'expéditeur et le destinataire soit entre ceux-ci et un tiers. L'article 13 admet, en effet, que la volonté de l'expéditeur ou du destinataire reste libre dans ce domaine. Afin de protéger le transporteur en pareils cas, le deuxième paragraphe de cet article stipule que toute clquse dérogeant aux stipulations des articles ll et 12 doit être faite par écrit avec le transporteur.

La difficulté créée par les articles ll et 12 en matière de négociabilité pourrait être surmontée en désignant, dans la lettre de voiture, comme destinataire, la partie avec laquelle l'expéditeur a désiré négocier son exemplaire de ladite lettre, ou l'agent de cette partie au point de destination. Dans ce cas, le nom de la partie effectuant la négociation, ou de son agent, serait inséré dans le titre de transport comme destinataire ou "à son ordre", ce qui autoriserait la partie intéressée à transférer le titre de transport et les droits qu'il lui confère à une autre partie. Il faut cependant que le transporteur soit disposé à accepter un tel arrangement.

Article 14

Si l'on venait à décider d'insérer dans la Convention une disposition relative à la négociabilité de la lettre de voiture, cette disposition pourrait peut-être se présenter sous la forme de l'article 14.

Il ne devrait pas y avoir d'objections à l'introduction d'un article de ce genre. Il ne serait ni judicieux, ni opportun d'introduire dans une convention de ce genre une disposition plus précise en matière de négociabilité, d'autant plus que la législation relative à la question diffère selon les Etats. Une telle introduction pourrait devenir un obstacle à la ratification de la Convention pour certains Etats.

Article 15.

L'article 15 du projet de Comité ne règle que les cas d'empêchement à la livraison. Il y a lieu de considérer comme constituant pareil empêchement tout évènement mettant obstacle à la livraison d'un envoi déjà arrivé au point de destination. Mais, il vraiste pas de règles concernant le mode de procéder en cas d'empêchement au transport, c'est-à-dire, lorsque la marchandise a été pêchement au transport. De telles dispositions sont certainement aussi nécessaires.

Dans la préparation des dispositions suggérées, nous avons eu en vue de les mettre autant que possible en harmonie avec les règles de la CIM.

Il ne serait ni judicieux ni opportun de dépasser la CIM et d'introduire dans la Convention des dispositions concernant le droit du transporteur de vendre la marchandise. La législation relative à cette question diffère selon les Etats et une telle disposition pourrait devenir un obstacle à la ratification de la Convention par certains Etats.

L'inobservation des dispositions des articles 11 et 15 du projet revisé (les articles 12 et 13 du projet du Comité) peut causer non seulement des dommages résultant de la perte, de l'avarie ou du retard à la livraison, mais peut engendrer d'autres préjudices. Lorsqu'il s'agit d'un dommage résultant de la perte, de l'avarie ou du retard à la livraison, la responsabilité du transporteur doit donc être conforme aux conditions prévues au chapitre

V (chapitre lV du projet du Comité), mais s'il s'agit des autres dommages, la responsabilité n'est pas limitée. Au sein du Groupe de travail, il a été proposé de limiter la responsabilité du transporteur à laquelle il s'expose en méconnaissant ses engagements contractuels selon ces articles, de la même manière que prévoit déjà l'article l0, par.l et 2 du projet revisé (l'article ll, par.2 du projet du Comité), c'est-à-dire, que l'indemnité que le transporteur aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

D'après ce que l'on sait, il n'y a pas ici de raison de limiter la responsabilité du transporteur de la manière proposée.On ne trouve pas non plus une telle limitation dans la CIM.

En vertu des principes juridiques fondamentaux, toute Violation des conditions contractuelles peut motiver une action en réparation du préjudice causé.

Il n'y a donc pas lieu de le dire expressément dans le projet. Au contraire, le faire pourrait prêter à malentendu. Une disposition comme l'article 14 du projet du Comité peut donner lieu à la thèse que le transporteur ne serait pas responsable à défaut d'une stipulation expresse.

Article 16.

Il semble que, dans l'état des choses actuel, la plus grande partie du transport de marchandise par route s'effectue par des transporteurs routiers qui concluent directement des contrats de transport avec les expéditeurs. Cependant, des cas se présentent où un transport à effectuer résulte d'un contrat de charte-partie.

Il convient d'examiner les différentes formes sous lesquelles le contrat de charte-partie peut se présenter et d'examiner si les règles du projet du Comité peuvent s'appliquer à ces cas.

- A.- Le fréteur (un transporteur) met à la disposition de l'affréteur un véhicule équipé pour faire un voyage déterminé, qui est international au sens de l'avant-projet. L'affréteur peut être:
 - 1) un commerçant qui veut transporter ses propres marchandises;
 - 2) un commerçant qui veut faire profession de transporteur et conclure pour ce voyage des contrats de sous-

affrètement avec des expéditeurs.

Dans le cas visé sub l), nous estimons que le fréteur doit être considéré comme transporteur au sens du projet du Comité, le transporteur étant international et l'affréteur pouvant être envisagé comme expéditeur. Ce transport rentre ainsi dans le projet du Comité.

Voyons le cas sub 2). Le fréteur s'obligeant de faire un voyage pour le compte de l'affréteur, doit être considéré comme transporteur à l'égard de ce dernier; toutefois, il ne sera pas à même de satisfaire aux obligations incombant au transporteur aux termes du projet du Comité.

L'affréteur qui conclut des contrats de transports avec des expéditeurs, devient, à notre avis, transporteur au sens du projet du Comité, celui-ci ne visant que la relation directe. Le fréteur est transporteur à l'égard de l'affréteur, mais il n'est pas transporteur au sens du projet, la relation entre ces deux personnes étant réglée, à défaut de stipulations spéciales, par les règles du droit commun.

B.- Le fréteur met à la disposition de l'affréteur un véhicule équipé pendant un temps déterminé, l'affréteur pouvant fixer les voyages à entreprendre.

L'affréteur peut être:

- 1) une personne privée qui veut faire un voyage circulaire indéterminé;
- 2) un commerçant qui veut faire métier de transport en concluant des contrats avec des expéditeurs.

Le cas sub 1):

Pour pouvoir déterminer si, oui ou non, un transport est international au sens du projet du Comité, celui-ci a prévu le point de départ et celui de destination. Dans un affrétement pareil, le point de départ et celui de destination sont indéterminés. Même si une entreprise met un camion à la dispssition de quelqu'un, pour un certain temps, dans un certain garage, tandis qu'il a été stipulé que le camion serait remis, à la fin du voyage, au même garage, on ne pourrait pas prétendre que le point de départ et le point de destination doivent se trouver forcément à ce garage. Il se peut que le voyage circulaire commence ou prenne fin en un tout autre endroit.

En outre, le projet du Comité prévoit la remise de documents avant le départ, ainsi que toute une série de dispositions qui ne pourraient pas être observées dans le cas sus mentionné.Les règles du projet du Comité ne sauraient donc s'appliquer à un pareil transport.

Le cas sub 2).

Comme dans le 2 sub A, l'affréteur devient transporteur an sens du projet du Comité à l'égard des expéditeurs, s'il s'agit d'un transport déterminé. Le contrat entre le fréteur et l'affréteur est un contrat de transport, parce que le premier s'oblige à faire un certain nombre de transports pour le compte de l'affréteur, fournissant à la fois le camion et les services du conducteur et de l'assistant. Ce contrat à défaut de stipulations spéciales sera soumis aux règles du droit commun.

C.- Location d'un camion non équipé. La location d'un camion non équipé ne pouvant être considérée comme contrat de transport, le projet du Comité ne peut pas s'y appliquer. Dans le cas où le bailleur fera métier de transport en concluant des contrats de transport avec des expéditeurs, ces transports tomberont sous le régine du projet du Comité.

La situation exposée ci-dessus entra îne des complications, aussi bien du point de vue des transporteurs que de celui de leurs parties adverses.

A .- Du point de vue des transporteurs:

Quelles furent les considérations les plus importantes qui amenèrent à l'établissement du projet du Comité?

- a) l'importance de l'unification, d'autant plus grande que les différents pays règlent la responsabilité du transporteur routier d'une façon diverse;
- b) l'intér êt pour le transporteur de savoir à l'avance dans quelles hypothèses sa responsabilité peut être engagée;
- c) l'intérêt de connaître le montant exact des sommes auxquelles la responsabilité du transporteur est limitée et pour lesquelles il peut s'assurer.

Ces considérations ont la même valeur pour tout genre de transporteurs, qu'il s'agisse d'un fréteur ou d'un affréteur. Dans l'état des choses actuel, il peut bien se faire que le système de responsabilité suivant lequel est régie la relation de fréteur à affréteur soit totalement différente du système de responsabilité adopté par le projet et suivant lequel est régie la relation entre l'affréteur et les expéditeurs.

B.) Du point de vue des expéditeurs:

Dans le cas où un transporteur voudrait éluder les obligations lui imposées par le projet du Comité, il pourrait recourir à un affréteur, comme intermédiaire, et s'exonérer dans le contrat ce charte-partie de toute responsabilité. Les expéditeurs pourraient se trouver dépourvus de tout moyen de contrainte, si le transporteur avait cru bon de recourir à un affréteur insolvable.

Il a été suggéré au sein du Groupe de travail que le Comité étudiât si obvier aux difficultés signalées présente un intérêt, c'est-à-dire, si l'on doit étendre le champ d'application du projet aux transports effectués sous un contrat de charte-partie.

L'article 16 du projet revisé essaye de résoudre les difficultés sus-mentionnées. Dans la rédaction de cet article, nous nous sommes inspirés d'un projet soumis au Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale pour être introduit dans la nouvelle convention de Varsovie. Nous ne sommes cependant pas convaincus que les stipulations proposées assurent dans tous les cas une protection juste et convenable des propriétaires de marchandises et de véhicules.

Article 17.

Cet article reprend, dans l'ensemble, les principes de l'article 16 et du par.l de l'article 17 du projet du Comité. Il nous semble inutile d'avoir deux articles différents relatifs à la responsabilité du transporteur pour perte, avarie ou retard.

Selon le projet, il y a deux sortes de responsabilité, c'est-à-dire,

- a) responsabilité en cas de perte, d'avarie et de retard à la livraison (responsabilité du transporteur);
- b) responsabilité du transporteur en cas de violation des engagements résultant du contrat de transport, en tant que cette responsabilité dépasse la "responsabilité du voiturier" (responsabilité contractuelle).

Dans le projet, la responsabilité du transporteur fait l'objet d'une règlementation détaillée aux art.17 et 28, tandis que le projet ne comporte que certaines dispositions concernant la responsabilité contractuelle, comme, par exemple, à l'art.10, par.2, en cas de perte des documents d'accompagnement. En tant que ces violations des obligations contractuelles du transporteur ne sont pas régies par des dispositions spéciales du projet, le transporteur en répond conformément aux principes généraux des législations nationales. Ceci veut dire que le transporteur ne répond que de sa faute, mais, en ce cas, pour le montant intégral du dommage.

Article 18.

Cet article correspond au par.2 de l'article 17 du projet du Comité.

Dans la rédaction de l'article révisé, on s'est inspité de l'article 11 de la CIM.

Article 19.

Cet article est entièrement nouveau et doit tenir compte des propositions faites au sein du Groupe de travail. L'article prévoit qu'à l'expiration d'un certain délai, fixé par la Convention, l'ayant-droit peut, sans avoir de preuves à rapporter, considérer la marchandise comme perdue, et prétendre à l'indemnité prévue à l'article 23.

Article 20.

Cet article correspond à l'article 18 du projet du Comité. La nouvelle rédaction est conforme à la proposition du Groupe de travail.

Quant à la responsabilité du transporteur, le projet du Comité pose le principe que le transporteur répond du retard à la livraison et du dommage résultant de la perte de la marchandise, ou de l'avarie qu'elle subit, à moins qu'il puisse prouver l'absence de sa faute, c'est-à-dire, prouver que les précautions ordinaires ont été prises, par conséquent que les fautes usuelles en l'espèce ont été évitées.

Or, il a été proposé au sein du Groupe de travail, d'accepter le principe de la CIM, d'après lequel le transporteur répond du retard, de la perte ou de l'avarie, à moins qu'il ne

puisse se prévaloir d'une cause exonératoire de responsabilité. Comme causes exonératoires de responsabilité, il a été proposé d'accepter les causes qui sont énumérées à l'art.27, par.2 de la CIM, avec la modification que la cause de force majeure sera remplacée par la cause exonératoire mentionnée à l'art.27, par.3 de la CIM. Le transporteur routier doit donc, en principe, non seulement établir qu'il n'a commis aucune faute, mais encore préciser le fait générateur du dommage.

En vertu de la CIM, les causes exonératoires de responsabilité du transporteur sont - d'après l'art.27, par.2, - en
cas de perte ou d'avarie, une faute de l'ayant-droit, un ordre de
celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice
propre de la marchandise, ou un cas de force majeure, et, d'après
l'art.27, par.3, en cas de retard, des circonstances que le chemin
de fer ne pouvait pas éviter, et auxquelles il ne dépendait pas de
lui de remédier. La question de savoir quelle est la différence
entre la notion de force majeure et la cause exonératoire mentionnée à l'art.27, par.3, revient en tout premier lieu à la question
de l'interprétation de la notion de force majeure.

Comme caractère distinctif de la force majeure, d'après la CIM, on exige, en général, qu'il s'agisse d'une cause étrangère au chemin de fer, et d'un évènement imprévisible et ir-résistible. La force majeure englobe ainsi tous les évènements extérieurs à l'entreprise de transport, et qui en entravent le fonctionnement correct, comme les phénomènes de la nature. Au contraire les avaries de matériel ne sont pas, en principe, exonératoires. De même, l'incendie ne constitue pas, par lui-même, un cas de force majeure.

Selon l'interprétation généralement admise de la cause exonératoire mentionnée à l'art.27, par.3 - "circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter, et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier" - cette disposition signifie que le chemin de fer répond du retard à la livraison, même lorsque celui-ci résulte d'un cas fortuit ordinaire. Pour constituer une cause exonératoire de responsabilité, le cas fortuit doit être de telle nature que le chemin de fer ne puisse pas le prévoir, et qu'il ne soit pas à même d'y remédier, c'est-à-dire, un fait inévitable. Or, ce critère est unanimement considéré comme un élément caractéristique de la force majeure. Il résulte cependant des procès-verbaux de la IIIe conférence de révision de la CIM que la conférence a voulu une responsabilité moins rigoureuse pour le retard, que pour les dommages de transport (perte ou avaries). La "circonstance inévitable" doit donc théoriquement constituer, en cas de retard un degré intermédiaire entre le cas fortuit ordinaire et la force majeure. Or, jusqu'ici, la jurisprudence n'a encore pas tenu compte de cette distinction.

Du point de vue pratique, la question la plus importante est de savoir si, oui ou non, le transporteur routier doit être tenu responsable des vices cachés du matériel utilisé par lui. Du fait que la preuve de la force majeure peut toujours se faire par toutes voies de droit, donc aussi par présomption, c'est justement au sujet du matériel employé par un transporteur, qu'on trouve la différence pratique entre la théorie du risque et la théorie de la faute. La théorie du risque exige, comme caractère distinctif de la force majeure, le fait que l'évènement vient, du dehors, faire irruption dans le cercle de l'entreprise. En vertu de cette théorie, les vices cachés, en tant qu'intérieurs à l'entreprise, ne pourraient jamais être considérés comme des cas de force majeure. libératoires du transporteurs. Au contraire, dans plusieurs pays où cette théorie a été rejetée, les cas de force majeure comprennent aussi les accidents provoqués par des vices de construction ou de matières premières, inhérentes au véhicule.

Comme il a été dit plus haut, de nombreux auteurs interprètent la notion de force majeure dans la CIM, comme un élément extérieur à l'entreprise dont la soudaineté ou la violence sont telles qu'il n'est au pouvoir du transporteur ni de l'éviter, ni de la prévoir. D'après cette interprétation, le chemin de fer sera donc responsable des vices propres, parce qu'ils sont intérieurs à l'entreprise. En vertu des Règles de la Haye, le transporteur maritime n'est pas responsable des vices cachés, s'il prouve qu'il a exercé une diligence raisonnable. On a consacré le même principe dans la CV.

Quelle que soit la conclusion à laquelle le Comité parviendra, il faudra arriver à une rédaction du texte qui, à ce sujet, soit plus claire et précise.

Il a été proposé de stipuler dans la Convention que le transporteur qui confie, en tout ou en partie, l'exécution du contrat à un tiers, répond du fait du tiers comme de son propre fait, et du fait des préposés du tiers, comme de celui de ses propres préposés.

Or, il est un principe général que, lorsqu'il existe

un engagement contractuel, le débiteur ne peut se faire remplacer dans l'exécution de cet engagement, par une autre personne, sans répondre des agissements de cette dernière, au cas où l'engagement ne serait pas exactement observé. Peu importe l'indépendance ou l'absence d'indépendance de la personne déléguée à l'exécution de l'engagement. Le débiteur contractuel répond toujours des actes de celle-ci. La responsabilité du débiteur couvre aussi les actes des préposés de la personne déléguée. Cette addition n'est donc pas nécessaire.

Article 21.

Cet article correspond à l'art.19 du projet du Comité. Dans la rédaction de cet article, nous nous sommes inspirés de l'art.28 de la CIM. La proposition n'a en vue que de servir comme base de la discussion.

Article 22.

Ici, nous avons rédigé un brouillon d'article ayant en vue de résoudre le problème de la responsabilité du transporteur dans le cas où le véhicule, avec son chargement, est acheminé, en partie, par d'autres moyens de transport, par exemple, par mer ou par chemin de fer. Mais, nous ne sommes nullement convaincus que cette proposition peut régler la question. Malheureusement, nous n'avons pas eu le temps d'étudier le problème plus avant.

Articles 23 & 24

Ces articles correspondent aux articles 21 et 22, 23 par.l du projet du Comité. Dans la nouvelle rédaction, on a essayé de tenir compte des propositions faites par le représentant de la Belgique au sein du Groupe de travail.

Article 25.

Cet article reprend le principe du par.3 de l'article 23 du projet du Comité.

Article 26.

Cet article correspond à l'article 24 du projet du Comité. Tandis que le projet du Comité, en cas de déclaration de

l'intérêt à la livraison, considère que la déclaration constitue une présomption pour l'évaluation du préjudice, la preuve certaine étant à la charge du transporteur; le nouveau projet stipule que la preuve du dommage supplémentaire est à la charge de l'expéditeur.

Article 27.

1. et 2.- Ces paragraphes reproduisent les paragraphes 1. et 2. de l'article 25 du projet du Comité.

Alt. Ce paragraphe reproduit le principe qu'ont voulu exprimer les paragraphes l et 2 de l'article 25 du projet du
Comité. Dans la rédaction de ce dernier article, le Comité s'est
inspiré de l'article 25 de la CV. Nous ne connaissons pas d'expression anglaise qui rende mieux que l'expression "wilful misconduct"
le sens de l'expression française "dol". Toutefois, les tribunaux
de certains pays ont eu tendance à attribuer à la notion de "wilful misconduct" un caractère moins grave qu'à la notion de "dol".

Dans quelques pays, la notion de "dol" a été assimilée à celle de
faute lourde ("wilful misconduct" or gross negligence") et, en Amérique, dans quelques cas, il a été admis que le "wilful misconduct"
existe dans certaines circonstances que la plupart des autorités
considérèrent comme n'étant qu'une faute ("negligence").

Il est souhaitable d'incorporer à la présente convention la formule la plus claire possible sur ce point, comme guide pour les tribunaux de tous les Etats contractants, en vur d'éviter des divergences substantielles entre les décisions, ainsi que de réaliser l'uniformité sur le plan international.

3.- Ce paragraphe reprend le principe du paragraphe 3 de l'article 25 du projet du Comité.

Si l'on ne veut pas accepter une responsabilité illimitée en cas de faute intentionnelle, il faut, selon nous, tout au moins, prévoir un système qui fixe une responsabilité plus étendue qu'en cas de faute simple.

Article 28.

Cet article correspond au paragraphe 2 de l'article 23 du projet du Comité Mais, pour tenir compte des propositions faites au sein du Groupe de travail, on propose de prendre comme base monétaire pour la fixation de l'indemnité maximum, le franc-or comme le fait la CIM.

Article 29.

Cet article reproduit les dispositions de l'article 26 du projet du Comité, avec la modification que le délai prévu au paragraphe 2 est limité à trois jours.

Article 30.

Cet article est nouveau. Le projet du Comité manque de précision. A-t-on voulu rattacher l'exercice de l'action en responsabilité au droit de disposition? Le projet du Comité ne donne pas une réponse positive à cette question.

A ce sujet, il y a deux systèmes en présence: ou bien, on reconnaît le droit d'agir contre le transporteur à l'expéditeur et au destinataire simultanément, dans la mesure de leur intérêt, ou bien, on reconnaît ce droit à celui qui a le droit de modifier le contrat de transport, que ce soit l'expéditeur ou le destinataire.

Le premier système est celui admis en France dans le transport par chemin de fer, le deuxième est celui prévu dans la CIM.

On peut présenter des objections contre chacun de ces deux systèmes. Le premier peut donner lieu à plusieurs instances introduites simultanément devant les tribunaux de pays différents et peut aboutir à plusieurs condamnations ou à des décisions contraires sur la même question. Quant au deuxième système, l'expéditeur peut être dépourvu de toute action, même s'il a un grand intérêt à l'exécution du contrat.

Pourtant, les objections à faire contre le premier système sont, d'après nous, prépondérantes.

En rédigeant les articles 11, 12 et 13, ayant trait au droit de disposition de la marchandise, nous nous sommes inspirés de la CIM. Puisque dans cette convention, on a rattaché le droit à l'action au droit de modification du contrat de transport, on est justifié à admettre le même principe dans le projet.

Article 31.

Cet article reproduit les dispositions de l'article 27 du projet du Comité, avec une légère modification en ce qui

concerne l'application de ce même article. Tandis que le paragraphe vise et les actions contre le transporteur, et celles du transporteur contre l'expéditeur et le destinataire, le paragraphe 2 au
contraire, ne concerne que les actions pouvant être exercées contre
le transporteur. Il semble que le choix entre les tribunaux proposés, dont chacun doit évidemment être situé sur le territoire d'un
Etat contractant, tient suffisamment compte des intérêts des créanciers.

Article 32.

L'article 28 du projet du Comité prévoit une prescription d'un an dans tous les cas.

L'article 32 du projet revisé consacre ce principe, avec les modifications proposées au sein du Groupe de travail. En outre, deux paragraphes ont été ajoutés concernant le mode de calcul et de la suspension et l'interruption de la prescription.

Article 33.

Cet article reproduit les dispositions de l'article 29 du projet du Comité avec les modifications rendues nécessaires, à la suite de la rédaction d'autres articles.

Article 34.

Cet article reproduit l'article 30 du projet du Comité.

Article 35.

Cet article reproduit les dispositions de l'article 31 du projet du Comité. Il faut cependant étudier avec soin ces dispositions.

En vertu de l'article 31 du projet du Comité, le demandeur a le choix entre le premier transporteur, le dernier transporteur ou celui sur le parcours duquel le fait générateur du dommage s'est produit; toutefois, une fois exercé, le droit contre le transporteur choisi est épuisé. Une responsabilité solidaire n'existe donc pas dans ce domaine.

En effet, l'un ou l'autre de ces transporteurs risque

d'être insolvable et d'avoir négligé de couvrir sa responsabilité effective par une assurance. Aussi le paragraphe 3 exige-t-il une étude approfondie.

Article 36.

Cet article reprend les principes de l'article 32 du projet du Comité, en recourant, à notre avis, à un langage plus clair et plus précis.

Article 37.

Des remarques analogues valent pour cet article, qui reprend les principes de l'article 33 du projet du Comité.

Article 38.

Cet article reproduit l'article 34 du projet du Comité.

Article 39.

Cet article reproduit l'article 35 du projet du Comité. Pour tenir compte des propositions faites au sein du Groupe de travail, il a été précisé que la possibilité laissée aux transporteurs de convenir entre eux des dispositions dérogant aux articles 32 et 33 du projet du Comité (articles 36 et 37 du projet révisé), est limitée de façon à ne pas permettre aux transporteurs de se libérer de leur responsabilité à l'égard d'autres parties au contrat.

Article 40.

Cet article reproduit l'article 36 du projet du Comité.

A notre avis, cet article doit être supprimé. Les observations faites au sein du Groupe de travail nous semblent fort sérieuses. Pareil article pourrait constituer un obstacle à la ratification de la convention de la part de certains Etats.

Article 41.

Le paragraphe 1 de cet article reproduit l'article 37

du projet du Comité, mais sa rédaction a été légèrement modifiée. Un second paragraphe a été ajouté à cet article, pour tenir compte de l'opinion exprimée au Groupe de travail par le représentant de la Chambre de commerce international.