

R é f l e x i o n s

au sujet d'une Convention relative au contrat de transport de  
marchandises par la route.

A) Responsabilité du transporteur routier:

1) Suisse: Code des obligations - art. 447 - .

"Si la marchandise périt ou se perd, le voiturier en doit la valeur intégrale, à moins qu'il ne prouve que la perte ou la destruction résulte soit de la nature même de la chose, soit d'une faute imputable à l'expéditeur ou au destinataire ou des instructions données par l'un d'eux, soit de circonstances que les précautions prises par un voiturier diligent n'auraient pu prévenir.

Est considéré comme une faute de l'expéditeur le fait qu'il a négligé d'informer le voiturier de la valeur particulièrement élevée de la marchandise.

Sont réservées toutes conventions fixant des dommages-intérêts supérieurs ou inférieurs à la valeur intégrale de la marchandise".

Suivant le troisième alinéa de cet article, le transporteur a la possibilité de limiter sa responsabilité par convention spéciale.

Dans le projet à l'étude d'une nouvelle réglementation des transports par la route, une limite de frs.s. 3.- par Kg. est prévue.

Dans le trafic international, les transporteurs suisses utilisent souvent la lettre de voiture "NIWO" dont il est question sous Pays-Bas avec une limite de hfl. 1.- par kg.

Assez souvent les transporteurs adoptent la responsabilité telle qu'elle est prévue dans l'Arrangement International du 23 mai 1939 concernant les colis postaux, limitant la responsabilité des administrations postales à

frs. or	10	par colis	jusqu'à	1	Kg.
" "	15	" "	de	1	à 3 Kg.
" "	25	" "	" "	3	" 5 "
" "	40	" "	" "	5	" 10 "
" "	55	" "	" "	10	" 15 "
" "	70	" "	" "	15	" 20 "

Le franc or correspondant à frs.s. 1.42857, la limite pour des colis de 15 à 70 kg. varie donc de frs.s. 7.15 à frs.s. 5.= par kg.

2) France: Code civil - art. 1784:

"Ils (les voituriers par terre et par eau) sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure".

Code de Commerce - art. 103:

"Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter hors le cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure".

Le cas fortuit est un événement inopiné, ne procédant que du hasard et survenant en dehors de toute intervention humaine (par exemple, inondation subite, foudre, avalanche, chute de neige, etc.).

Le cas de force majeure est un événement qui implique le fait de l'homme, mais que la volonté, la vigilance ou la prudence humaines, ne peuvent ni prévoir, ni empêcher (par exemple, réquisition, guerre, émeute, "fait du prince", etc.).

Le voiturier, d'après la loi Rabier du 17 mars 1905, n'a pas le droit de s'exonérer de toute responsabilité. Il est pourtant admis qu'il peut la limiter.

Toutefois, pour qu'une limitation quelconque soit valable, il faut qu'elle réunisse les trois conditions, d'avoir été connue par l'expéditeur lors de la conclusion du contrat de transport, d'avoir été acceptée par lui, et de n'être pas contraire aux prescriptions de la loi sus-indiquée. En conséquence, il ne faut pas qu'elle puisse être considérée, en étant taxée de léonine ou de dérisoire, comme constituant pratiquement l'exonération pure et simple qui est illicite. C'est ainsi que les voituriers qui transportent des lots (par lots il faut entendre 1.000 kilogs au moins de marchandises de même nature, allant du même expéditeur au même destinataire), peuvent limiter la leur à frs 400 par kilogramme de marchandises (sans limitation par colis) en s'inspirant de l'arrêté n° 16.057 paru dans le B.O.S.P. du 1er octobre 1946.

3) Pays-Bas: Les règles régissant la navigation intérieure sont également valables pour les transports sur route en territoire hollandais. Le voiturier n'est responsable que lorsqu'il y a faute de sa part, le fardeau de la preuve incombant à l'expéditeur de la marchandise. La responsabilité du transporteur est limitée à hfl. -.60 par kg et hfl. 400.- par m<sup>3</sup>.

Le projet de 1939 d'une loi devant réglementer la navigation intérieure (et le transport par la route) prévoit même une limite de hfl. -.10 par kg. seulement.

Suivant la lettre de voiture "NIWQ" généralement utilisée depuis 1948 pour les transports internationaux par la route, le transporteur doit une indemnité de hfl. 1.-- par kg de marchandise manquante ou avariée seulement dans le cas où l'ayant droit prouve la faute du voiturier.

4) Les conditions du projet de Convention sont certainement plus favorables aux expéditeurs et leurs ayants droit que les conditions actuellement et pratiquement en vigueur en Suisse et aux Pays-Bas. Par contre, elles sont moins favorables que celles régissant maintenant les transports routiers en France.

### 3) Frais de transport et d'assurance:

1) A en juger d'après les tarifs appliqués en France et en Suisse, le fret par tonne et par kilomètre est environ de frs.s. -.10. Pour le trajet Bâle-Amsterdam de 800 km à peu près et pour une cargaison de 10 tonnes les frais de transport s'élèvent donc à frs.s. 800.--.

2) Pour des marchandises non sujettes à la casse et au coulage et pour une assurance contre "tous risques ordinaires de transports" (accidents caractérisés y compris cas fortuits et cas de force majeure, avaries particulières et vol partiel et total, à l'exception, toutefois, des risques de guerre civile et étrangère, de grève et de tous autres risques politiques et sociaux) le taux de prime actuellement appliqué en Suisse pour un envoi à destination des Pays-Bas par camion est de 1,5 o/oo de la valeur assurée.

3) Pour l'assurance de sa responsabilité contractuelle pour les dommages matériels survenant aux marchandises, le voiturier peut contracter une assurance spéciale dont le coût en Suisse s'établit comme suit:

Responsabilité suivant projet de Convention:

1.- = frs.s. 4.30 par kg.

Charge utile du Camion: 10 to

Somme maximum en risque pour l'assureur: frs.s. 43'000.=

Prime forfaitaire par an et par véhicule: 3% sur frs. s. 43'000.=  
= frs.s. 1'290.=  
=====

ou bien: solution plus favorable pour le voiturier:

Prime: 3 % sur le fret brut perçu.

Pour un service régulier hebdomadaire Suiss-Pays-Bas-Suisse avec un camion d'une charge utile de 10 to toujours pleinement utilisée, le coût de l'assurance Responsabilité s'établirait comme suit:

fret par voyage	frs.s.	800.=
fret par semaine (aller et retour)	" "	1600.=
fret par an (x 52)	" "	83'200.=
prime 3 %	=	" " 2'496.=
		=====

Comme un tel service hebdomadaire ne pourrait être assumé par un seul camion (il paraît qu'un camion ne peut guère faire plus de 40 à 50'000 km. par an) deux véhicules seraient nécessaires pour lesquels la prime à forfait et par an s'élèverait à

2 x 1290.- = frs.s. 2580.=  
=====

L'avantage de la prime sur le fret saute aux yeux quand on envisage des voyages plus espacés ou des chargements non complets pour de nombreux voyages.

4) Une cargaison de 10 tonnes de marchandises d'une valeur de frs.s. 43'000 et pour le transport de Bâle à Amsterdam serait donc grévée des charges suivantes:

Fret	frs.s. 800.--	= 1,86 % de sa valeur
Prime pour l'assurance		
Marchandises	" 64.50	= 0,15 % de sa valeur
au total	frs.s. 864.50	= 2,01 % de sa valeur

Le voiturier utiliserait 3 % du fret = frs.s. 24.- pour payer son assurance Responsabilité et ne disposerait plus que de frs.s. 776.- pour couvrir ses frais d'exploitation.

Sur ce transport les assureurs toucheraient:

prime pour l'assurance Marchandise	frs.s.	64.50
prime pour l'assurance Responsabilité	" "	24.--
ensemble	frs.s.	88.50

ou 2,05 o/oo de la valeur de la cargaison.

Le fret et la prime pour l'assurance Responsabilité suivant projet de Convention restant toujours les mêmes, la proportion des frais de transport et d'assurances à la valeur de la marchandise serait plus favorable pour les marchandises chères et moins favorable pour les marchandises bon marché.

Exemples:

<u>Valeur</u>	<u>Fret</u>	<u>Charges d'Assurances</u>
10'000	800.- = 80 o/oo	15.- + 24.- = 49.- = 4,9 o/oo
50'000	800.- = 16 o/oo	75.- + 24.- = 99.- = 1,98 o/oo
100'000	800.- = 8 o/oo	150.- + 24.- = 174.- = 1,74 o/oo
150'000	800.- = 5 1/3 o/oo	225.- + 24.- = 249.- = 1,66 o/oo
200'000	800.- = 4,0 o/oo	300.- + 24.- = 324.- = 1,62 o/oo
300'000	800.- = 2 2/3 o/oo	450.- + 24.- = 474.- = 1,58 o/oo

Si l'on tient compte du fait que la fraction récupérable du voiturier d'une perte diminue plus la valeur de la marchandise est élevée, il devient évident que la réduction du total des charges d'assurance suivant le tableau ci-dessus se fait sur le dos de l'assureur des marchandises. Pour parer à cet inconvénient, il faudrait donc augmenter le taux de la prime pour l'assurance Marchandises dès que la valeur de la marchandise dépasse la limite fixée pour la responsabilité du transporteur. Pratiquement de telles augmentations ne sont jamais demandées.

Assurance unique remplaçant le système de la double assurance Marchandises et Responsabilité:

- 1) En admettant que pour chaque transport de marchandises une assurance Marchandises est contractée par l'expéditeur et une assurance Responsabilité est conclue par le voiturier et que, par

conséquent, tout dommage matériel à la marchandise est couvert par une assurance, l'idée peut naître qu'il serait plus économique et plus simple de substituer à ce système de double assurance un contrat d'assurance unique. Ce contrat unique pourrait être conclu par le voiturier et garantirait tous dommages matériels à la marchandise, y compris ceux pour lesquels la responsabilité contractuelle du transporteur serait engagée.

L'expéditeur, contre paiement du fret et de la prime ad valorem pour l'assurance Marchandises, recevrait la lettre de voiture qui constituerait et le contrat de transport et le contrat d'assurance.

Le voiturier déclarerait le transport à son assureur et réglerait la prime unique ad valorem en prélevant la fraction de la prime concernant sa Responsabilité sur le fret.

En cas de dommage, l'assureur accordant la garantie unique payerait l'indemnité à sa charge à l'ayant droit directement ou par l'intermédiaire du voiturier /preneur d'assurance.

Toute question ou procédure de recours contre le voiturier serait ainsi écartée.

- 2) Les avantages d'un tel système d'assurance unique joueraient exclusivement en faveur du voiturier:

Le voiturier est quitte de tout tracas en cas de sinistre ne répondant plus de rien du tout.

Il laisse à l'expéditeur ou son ayant droit le soin de réclamer le remboursement des dommages à l'assureur.

Apportant à son assureur un aliment considérable en primes Marchandises, il peut - pour autant que le résultat de sa police est favorable - exercer une pression sur l'assureur et obtenir des réductions de prime, un rabais spécial ou d'autres concessions dont les clients-expéditeurs ne profiteraient guère.

Suivant le développement des transports internationaux par la route et le résultat de l'assurance unique pour les assureurs, le voiturier tâchera de faire payer la prime unique exclusivement par l'expéditeur.

Les transporteurs routiers suivraient sous ce rapport l'exemple de certaines administrations de chemin de fer qui propagent l'assurance des bagages et des marchandises à leurs guichets, qui travaillent comme agents de compagnies d'assurance auxquelles l'exclusivité de ces affaires est conférée par contrat ferme, qui touchent une grasse commission sur les primes réalisées et qui, ainsi, arrivent même à se faire rémunérer pour le service qu'elles rendent à elles-mêmes en se dégageant de toute responsabilité de voiturier moyennant une prime perçue de l'expéditeur!!!

- 3) Pour les expéditeurs, par contre, ce nouveau système n'apporterait que des désavantages:

L'expéditeur ne peut plus choisir l'assureur qu'il connaît et qui lui convient:

Il est obligé de payer la même prime que son concurrent et de renoncer aux avantages que son assureur habituel lui consent sur la base des résultats de sa police.

En cas de dommage sur un envoi confié à un voiturier étranger, il a affaire à un assureur domicilié dans un pays étranger.

En cas de contestation, il doit engager une procédure devant un tribunal étranger et sur la base d'une législation qui lui est inconnue.

Il court le risque que l'assureur oppose à sa réclamation un manquement de la part du voiturier à ses obligations de preneur d'assurance .

L'indemnité lui est réglée dans une monnaie étrangère difficilement transférable et peut-être menacée de dépréciation.

Le transport par le voiturier ne s'effectuant souvent pas de domicile à domicile, il y a les risques des voyages et séjours préliminaires au pays d'expédition ou ceux des séjours et voyages complémentaires au pays de destination à couvrir.

Pour toutes ces raisons, l'expéditeur se voit obligé de contracter une assurance complémentaire ou subsidiaire et d'en supporter la prime.

- 4) Pour assurer le bon fonctionnement d'un tel système d'assurance unique, la constitution de syndicats des transporteurs et l'organisation en pool des assureurs seraient indispensables. Absorption faite des frais en résultant, ces organisations supprimeraient le jeu libre de la concurrence et du côté des transporteurs et du côté des assureurs. Pour l'économie en général, l'assurance unique n'aurait donc pas de répercussions avantageuses.

D) Proposition de la Délégation hollandaise:

Cette proposition tend au fond à la création du système d'assurance unique, mais seulement pour une fraction de la valeur des marchandises confiées aux transporteurs. Les considérations exposées au chapitre C plaident pour le rejet de la proposition. L'introduction de ce système compliquerait encore le problème de l'assurance pour les transports routiers, étant donné que l'assurance Marchandises serait dans tous les cas à maintenir pour 100 % de leur valeur.

Economiquement vu, ce système n'apporterait pas d'avantages.

- E) La Responsabilité du voiturier prévue au projet de Convention est-elle insuffisante et serait-il indiqué de l'étendre?

- 1) L'opinion a été exprimée que pour fixer la responsabilité du transporteur routier, il fallait se baser sur les stipulations de la Convention de Berne applicable aux transports internationaux par chemin de fer. Or ce serait égorger les transporteurs routiers, car les conditions dans lesquelles s'effectue le transport par la route ne sont pas du tout comparables à celles du transport par fer. Les entreprises de chemin de fer possèdent le contrôle absolu des voies sur lesquelles roulent leurs véhicules. Le bon entretien des voies et le bon fonctionnement de leurs services ne dépendent que d'elles et une législation spéciale les protège.

Les transporteurs routiers, par contre, n'ont aucun de ces privilèges. Leurs véhicules sur les routes ouvertes à tout le monde sont exposés à des accidents du fait de tiers que leur personnel le mieux stylé et le mieux expérimenté ne peut éviter. L'équité semble exiger que l'on tienne largement compte des particularités du trafic routier en arrêtant les conditions touchant la responsabilité du transporteur.

- 2) Du point de vue de l'assureur, la responsabilité prévue par le projet de Convention est suffisante, du moment qu'elle est assez lourde pour engager un transporteur sérieux à faire toute diligence, afin de livrer la marchandise au destinataire dans l'état dans lequel elle lui a été remise par l'expéditeur.
- 3) La responsabilité selon le projet de Convention étant un minimum - aussi dans l'opinion des assureurs -, son extension peut être envisagée à condition que les charges d'assurance pour le transporteur forcément élevées et à prélever sur le fret ne provoquent pas une augmentation de ce dernier.

Or, les possibilités d'extension de la responsabilité à cette condition sont minimales et se réduisent à l'augmentation du montant-limite de  $\text{fr. } 1.-$  par kg. à  $2.-$ ,  $3.-$ ,  $4.-$  ou  $5 \%$ .

La prime de  $3 \%$  sur le fret brut mentionnée au chapitre B 3) serait portée à  $3 \frac{1}{2}$ ,  $4$ ,  $4 \frac{1}{2}$  et  $5 \%$ , à la condition qu'il s'agisse de transports de marchandises générales et non d'un trafic spécial de marchandises dont la valeur moyenne dépasse toujours le montant de  $\text{fr. } 5.-$ .

Il y a encore des solutions intermédiaires prévoyant, par exemple, une limite de  $\text{fr. } 5.-$  par kg., une telle de  $\text{fr. } 250.-$  par colis et  $\text{fr. } 20'000.-$  par camion.

Pour le cas où l'extension porterait sur les principes mêmes de la responsabilité énoncés au projet de Convention et que la responsabilité du transporteur routier s'approcherait de celle des chemins de fer, la prime pour l'assurance Responsabilité serait beaucoup plus substantielle. La prime sur le fret devrait même être remplacée par une prime ad valorem comme pour une assurance Marchandises.

La conséquence en serait une augmentation du total des charges d'assurances mentionnées au chapitre B 4), car la hausse de la prime Responsabilité ne serait jamais entièrement compensée par une baisse de la prime Marchandises. La marge pour la réduction de cette dernière est limitée à la différence entre la prime Marchandises pour un transport par chemin de fer et celle pour un transport par la route. Or, pour un transport Suisse - Pays-Bas par fer, la prime est aujourd'hui de  $1 \text{ o/oo}$ , contre  $1 \frac{1}{2} \text{ o/oo}$  pour un transport par route. La différence n'est donc que de  $\frac{1}{2} \text{ o/oo}$ . La réduction maximale de la prime Marchandises serait entièrement absorbée dès que le fret - comme conséquence de l'extension de la responsabilité du transporteur routier - serait augmenté de  $3 \%$ .

F) Conclusion:

- 1) Dans la fixation des taux de prime pour l'assurance Marchandises la question de la responsabilité du transporteur ne joue nullement le rôle que les délégués gouvernementaux chargés de l'examen du projet de Convention semblent lui attribuer.
- 2) Du point de vue de l'économie générale des transports, le coût total de l'assurance Marchandises et Responsabilité est insignifiant.
- 3) Pour le transporteur routier, cependant, la prime d'assurance pour une responsabilité trop étendue peut être d'une importance vitale.

G) Il faut retenir que

les risques de guerre civile et étrangère  
ceux de grève et de mouvements populaires  
et en général tous risques politiques et  
sociaux

ne sont jamais couverts par une assurance Responsabilité et -  
sauf convention spéciale et paiement d'une surprime - aussi  
exclus de l'assurance Marchandises.

- H) Il est à retenir aussi que l'interprétation donnée aux stipulations du premier alinéa de l'art. 23 du projet de Convention est contestée. Les transporteurs et leurs assureurs sont d'avis que par analogie à la C.I.M. et aux accords en vigueur dans différents pays, la limite de  $\% 1.-$  doit s'entendre par kilogramme brut de marchandise manquante ou avariée.

Saint-Gall  
17.4.50

H. Helmsdorfer  
Délégué de l'Union Internationale d'Assu-  
rances Transports au Comité d'Etude  
Président de l'Association Suisse des Assureurs  
contre les risques de Transport

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE  
=====

N O T E  
=====

du Secrétaire du Comité  
sur la question des déménagements  
(Juillet 1950)

A sa troisième session du 23 au 27 Janvier 1950, le Groupe du Travail, chargé des questions juridiques (transports routiers), établi par le Sous-Comité des transports routiers de la Commission Economique pour l'Europe, en étudiant le projet de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route, préparé par le Comité, décida de renvoyer au Comité la question des déménagements, en le priant d'examiner, avec la Fédération Internationale des déménageurs, la question de savoir si, en raison des diverses opérations que comporte cette catégorie de transports, il y a lieu de prévoir un règlement spécial dans la Convention.

A sa dernière session du 8 au 11 mars 1950, le Sous-Comité des transports routiers a décidé d'inviter le Comité à prendre contact à ce sujet, non seulement avec la Fédération Internationale des déménageurs, mais aussi avec toutes les principales associations des déménageurs d'Europe.

A cause de ces décisions, le Secrétaire du Comité a écrit à ladite Fédération en lui demandant de prendre part aux travaux successifs du Comité et à l'Association française des transports routiers internationaux, qui comporte dans son sein des déménageurs routiers.