

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

COMPTE - RENDU

de la

Cinquième session du Comité du contrat de  
transport international par route.

Tenue à Pallanza du 18 au 26 septembre 1950.

=====

1.- Les Membres du Comité et les Experts présents.

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

M. Ménélas PRODROMIDES, Conseiller Juridique du Comité  
Central des Assureurs Maritimes  
de France.

27, Rue Paul Lelong - PARIS II

M. Philippe DROIN, (Absent) Chef du Groupe transports et commu-  
nications de la C.C.I.

38, Cours Albert I<sup>er</sup> - PARIS VIII

Pour l'Institut International de Rome (Unidroit):

M. Algot BAGGE, Président du Comité, Ancien Membre  
de la Cour Suprême de Suède et  
Membre du Conseil de l'Institut.

2, Floragatan - STOCKHOLM 5 (Suède)

M. Gunnar de SYDOW, Conseiller à la Cour d'Appel de  
Stockholm et Secrétaire général  
adjoint de l'Institut.

28, Via Panisperna Villa Aldobrandini

ROMA

Pour l'Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.):

- M. P. E. SPAT (Absent) Secrétaire général de la Philips Ltd. et Président de l'I.R.U.  
2, Victorialaan - WASSENAAR (Pays-Bas)
- M. Paul SCHWEIZER, Vice-Président de l' I.R.U.  
"Lastag" S.A.  
17, Centralbahnstrasse - BALE (Suisse)

Pour l'Union Internationale de l'Assurance Maritime (U.I.A.M.):

- M. Hugo HELMENS DORFER, de l'Union Internationale d'Assurances Transports.  
Compagnie d'Assurances Générales  
1' Helvetia à St. GALL (Suisse)
- M. J. J. KAMP (Absent) de l'Association d'assureurs transports des Pays-Bas.  
94, Meent - ROTTERDAM (Pays-Bas)

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

- M. L. KOPELMANAS (Absent) Conseiller juridique de la Division des Transports dans la Commission Economique pour l'Europe.  
Palais des Nations - GENEVE (Suisse)

Assistent à la Session:

- M. Jan HOSTIE, Conseiller juridique honoraire du Ministère des Affaires étrangères de Belgique, Ancien Conseiller juridique de la Division des Transports dans la Commission Economique pour l'Europe.  
13, Chemin des Clochettes, GENEVE (Suisse)
- M. Svend ANDERSEN, Directeur de la Compagnie d'Assurance du Lloyd danois.  
42, Holmens Kanal COPENHAGUE (Danemark)

- M. Ugc BERNIERI,  
de l'Organisation des Transports  
routiers des marchandises.  
7, Via G. Amendola - ROME (Italie)
- M. Jean DOZOL,  
Vice-Président de la Chambre syndi-  
cale des démenageurs - Président de  
l'Association française des trans-  
ports routiers internationaux.  
44, Rue de la Bienfaisance -  
PARIS VIII (France)
- M. Alain Marie GLAVANY  
(représentant M. LEBLANC)  
Chef du Service Juridique de la  
Fédération Nationale des Transports  
Routiers.  
44, Rue de la Bienfaisance -  
PARIS VIII (France)
- M. Peter GRAF,  
Conseiller juridique en assurance-  
transport.  
Compagnie d'Assurances Générales  
l' HELVETIA -  
14, Vadianstr.- SAINT-GALL (Suisse)
- M. Robert JUCKER,  
Avocat, Conseiller juridique de  
l' I.R.U.  
3, Fischmarkt - BALE (Suisse)
- M. J.H.W. KÖNIG,  
représentant le N.V.T.O.  
108, Pieter de Hooghweg  
ROTTERDAM (Pays-Bas)
- M. Lothar RAUCAMP,  
Président de l' "Arbeitsgemeinschaft  
Güterfernverkehr".  
264, Erkratherstr. - DÜSSELDORF  
(Allemagne)
- M. Heinz WASSERMEYER,  
Avocat, Conseiller juridique de la  
navigation intérieure allemande.  
60, Linden Alle - COLOGNE (Allemagne)

Secrétaire:

M. G. de SYDOW, voir ci-dessus.

2.- Procès - Verbal.

Le Président rappelle que le Comité a été chargé par les organisations qui l'ont convoqué, d'élaborer un avant-projet de convention concernant le transport par route des marchandises et des personnes, que, plus tard, le Comité a reçu du Groupe de travail chargé des questions juridiques (transports routiers) la même charge, que le Comité a remis au Groupe de travail en juin 1949 un projet de Convention relatif au contrat de transport international de marchandises par la route, que le Groupe de travail, après l'avoir étudié, l'a renvoyé au Comité, en le priant de le revoir à la lumière des observations et des directives que le Groupe de travail a faites au sujet des différents problèmes soulevés par le projet.

Le Comité décida de prendre son projet comme base de la discussion et de le réexaminer à la lumière des observations et directives du Groupe de travail.

Pour simplifier ses travaux, le Comité constitua un Sous-comité de rédaction qui fut chargé, non seulement de modifier la rédaction des différents articles selon les instructions du Comité, mais aussi de rédiger immédiatement, sans attendre la discussion dans le Comité, les chapitres qui concernent le titre de transport et l'exécution du contrat de transport.

Au Sous-comité ont pris part MM. le Président, Prodromides, Glavany, Jucker et Wassermeyer avec le Secrétaire du Comité comme adjoint.

Le Comité ou le Sous-Comité de rédaction a siégé journalièrement du 18 au 26 septembre 1950, sauf le 24 septembre, ordinairement de 9 h. 30 du matin jusqu'à 18 h. ou quelquefois même jusqu'à 20 h., avec un temps d'arrêt de 2 heures pour le déjeuner.

Au cours de la session M. Kopelmanas, empêché, a transmis au Secrétaire du Comité des observations au sujet du rapport du Secrétaire, doc. I 3 f. Ses observations ont été prises en considération dans la discussion des articles qui a eu lieu après leur arrivée.

Le Comité réexamina les chapitres de l'ancien projet du Comité qui concernent les définitions, le champ d'application, le titre de transport, la responsabilité du transporteur, et prépara une annexe 3 avec une réglementation spéciale pour le démenagement de mobiliers non emballés; et après mise au point par le Sous-Comité de rédaction, ces chapitres et ladite annexe furent préliminairement adoptés sous la forme du document I 10 f. Le Sous-Comité donna au chapitre concernant l'exécution du contrat de transport une nouvelle rédaction aussi insérée dans le document I 10 f., mais elle ne fut qu'en partie (articles 13 et 14) soumise à l'approbation du Comité.

Pendant la discussion du Comité fut mis sur le tapis entre autres ce qui suit:

a) Champ d'application.

M. Schweizer fit ses réserves contre la décision de la majorité du Comité d'élargir le champ d'application de la Convention en l'étendant aux contrats de transports entre deux Etats dont l'un ou l'autre est un Etat contractant. Il trouve que tous les deux Etats doivent être des Etats contractants.

La majorité du Comité exprima l'opinion que le champ d'application de la Convention soit élargi de façon que les règles en soient aussi étendues que possible. D'après la majorité, le nouveau projet ne semble pas créer de problèmes de compétence plus difficiles que ceux qui existent déjà dans l'ancien projet du Comité.

b) Lettre de voiture négociable.

En attendant les conclusions définitives de l'enquête dont la Chambre de Commerce internationale s'est chargée sur la portée exacte des exigences des milieux d'affaires en ce qui concerne la négociabilité de la lettre de voiture, le Comité a admis le principe d'une telle lettre de voiture, sans avoir cependant pris une position définitive.

M. Dozol a fait savoir que les transporteurs routiers en France sont favorables à une lettre de voiture négociable pour les raisons suivantes: afin de favoriser le transport par route, il serait utile que l'usager puisse trouver dans ce mode de transport, en ce qui concerne les crédits bancaires, les mêmes facilités qu'il rencontre auprès des Compagnies de navigation. Faisant abstraction même de la période actuelle où les échanges sont contrôlés financièrement par quelques pays (contrôle des changes, etc. ...), il faut envisager le retour à une période normale et faciliter autant que faire se peut les combinaisons financières et commerciales. Posons l'hypothèse suivante: Un commerçant danois peut très bien aujourd'hui commander à un fabricant français une certaine marchandise pour un prix déterminé et pour certaine raison ne se faire adresser la marchandise que d'ici 1, 2 ou 3 mois. Le fabricant français, ne pouvant attendre pour une raison ou pour une autre, 1, 2 ou 3 mois pour être payé du montant de sa commande, peut exiger de son client le paiement immédiat de la marchandise. Actuellement, les opérations se traitent plus ou moins à l'amiable et sur la base d'une confiance réciproque: ceci pour dire qu'elles sont assez rares. Il faudra donc créer une sorte de crédit documentaire sur une banque française qui, elle, remettra le montant convenu en francs français contre présentation de cette lettre de crédit, plus une pièce attestant que la marchandise est bien à la disposition du client danois. Pour ce faire,

le fabricant français n'aurait qu'à remettre cette marchandise à un entrepositaire français en même temps transporteur, qui délivrerait une lettre de voiture "à ordre" du nom du destinataire, suivant les instructions que celui-ci aurait données. Cette lettre de voiture remise à la Banque parviendrait par l'intermédiaire de celle-ci au client danois qui aurait la possibilité, avec cette pièce, de revendre à une autre personne la marchandise qui se trouverait toujours en France. La lettre de voiture routière n'est pas faite seulement pour accompagner la marchandise mais également pour faciliter les solutions bancaires. Il se peut qu'au début ce mode de transaction soit peu usité mais il pourrait par la suite s'avérer très efficace. A l'heure actuelle, il se produit souvent que des marchandises sont achetées en France mais que pour des questions de licence d'exportation ou autres, celles-ci ne peuvent sortir que 3 ou 4 mois après, et il est évident que le vendeur français de cette marchandise, qui a souvent besoin de fonds, éprouve certaines difficultés pour se les faire remettre.

M. Schweitzer a indiqué qu'il trouve le système proposé par le Comité trop compliqué et il a exprimé des réserves.

M. Prodromides cependant, sans faire des réserves expresses, a aussi trouvé trop compliqué le système proposé et il a soulevé la question de la nécessité de le simplifier à la prochaine session du Comité et de préparer au moins une rédaction plus accessible pour les transporteurs: le nouveau projet du Comité apporte de l'eau au moulin des adversaires d'une lettre de voiture négociable.

Les craintes de M. Prodromides, qui est toutefois partisan de la négociabilité de la lettre de voiture, ont trouvé un écho parmi d'autres participants de la session.

Le Comité a émis le voeu que la C.C.I. active son enquête et qu'elle en fasse connaître le résultat au Secrétaire du Comité aussitôt que possible afin qu'à la session de Mai 1951 le Comité sache à quoi s'en tenir.

c) Limite de la responsabilité du transporteur.

Ayant en vue de mettre autant que possible en harmonie les règles applicables au contrat de transport par route des marchandises avec les règles déjà applicables à ces matières pour les autres moyens de transport, le Comité a adopté préliminairement comme base de calcul, le Kilogramme brut manquant et non le poids énoncé à la lettre de voiture.

Il a été signalé au sein du Comité que l'obscurité de la Convention de Varsovie en cette matière a donné naissance à des solutions différentes du problème dans divers Etats et que, dans le dernier projet de la C.V., qui a été préparé par le Rapporteur du comité juridique de l'O.A.C.I., il est bien précisé que l'indemnité n'est payable qu'au titre de la marchandise perdue, détériorée ou retardée.

En ce qui concerne le chiffre, le Comité n'est pas parvenu à s'entendre.

A la demande de M. Schweizer d'indiquer le point de vue de la C.C.I. en la matière, M. Prodronides a répondu qu'il n'avait pas d'instructions à ce sujet et qu'il ne pouvait avancer aucun chiffre au nom de la C.C.I., mais il a indiqué, parlant exclusivement à titre personnel et sans aucun engagement pour la C.C.I., qu'à son avis la limite devait être fixée au moins à 50 francs-or par kilo manquant.

Le Comité a émis le voeu que la C.C.I. et l'I.R.U. entrent en pourparlers directs en vue d'essayer de se mettre d'accord sur un chiffre, que le Comité ferait sien à sa prochaine session.



d) Constatations et contrôles du poids des colis.

D'après le texte mis au point par le Sous-Comité de rédaction, le transporteur était tenu de vérifier lors de la prise en charge de la marchandise, entre autres choses, l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au poids brut de la marchandise ou à la quantité de celle-ci autrement exprimés.

M. Schweizer, soutenu par les transporteurs présents, n'a pas pu accepter cette proposition; et il a proposé que le transporteur soit tenu de vérifier le poids brut seulement si l'expéditeur le lui demande.

Après discussion, il est décidé d'accepter provisoirement la proposition française au sein du Groupe de travail, c'est-à-dire de maintenir la solution du projet de Genève avec l'addition que les frais de vérification seront supportés par l'expéditeur suivant les usages locaux en la matière.

M. Prodromides s'est cependant réservé le droit de combattre cette solution au sein du Groupe de travail.

° °

Le Comité s'est ajourné au 26 septembre; après avoir décidé de se réunir la prochaine fois à la fin du mois de mai ou au commencement du mois de juin 1951 en Allemagne, en un lieu et à une époque à déterminer ultérieurement par le Président.

A cette prochaine session, le Comité mettra au point le projet définitif qui devra ensuite être soumis au Groupe de travail chargé des questions juridiques.

En attendant cette session, le Secrétaire du Comité a été chargé de consulter les principales associations de démineurs d'Europe sur le projet préparé et de leur demander de présenter leurs observations.

Ensuite le Comité a chargé le Secrétaire du Comité de préparer un projet de dispositions de droit public international à insérer dans la Convention et de le soumettre après à M. Hostie.

=====