

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE'

Doc. A 3 f

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

A v i s

des délégués du Ministère fédéral des Communications de la République fédérale d'Allemagne au projet Pallanza, d'une convention relative au contrat des transports routiers internationaux.

Bonn, le 11 avril 1951

La partie I contient des questions d'une importance fondamentale. Dans une partie II il est donné l'avis à certaines dispositions au projet.

Partie I

A. Conditions de garantie.

Au cours des séances ayant eu lieu jusqu'à présent il a été toujours reconnu et mis en évidence comme pôle de toutes les questions la responsabilité du transporteur des avaries des marchandises. Le Ministère fédéral des Communications est également disposé à attacher une grande importance décisive à cette question. Connaissant les considérations ayant menées à la formulation de Pallanza, il estime que, pour le règlement, on devrait tenir compte des données de principe suivantes:

1. La responsabilité de l'entreprise de transport pourrait tenir compte, soit de la théorie du risque (garantie du risque), soit de la théorie de la négligence (responsabilité de la culpabilité). Le premier principe mentionné ci-dessus implique une responsabilité étendue, sans tenir compte de la faute de l'entreprise de transport. Une atténuation est située dans la limitation de la responsabilité à un montant maximum et dans la possibilité d'une décharge provenant de la propre faute de celui qui a eu la perte et d'un cas de force majeurs ou d'un fait inévitable. Par contre en ce qui concerne la théorie de la négligence, une responsabilité est impliquée seulement au raison d'une faute de l'entreprise de transport, entraînant par principe le paiement intégral des dommages-intérêts. Cette réglementation est extraite du droit relatif à la conclusion

d'un contrat, tandis que l'autre réglementation est motivée au point de vue politique du droit par la particularité du contrat de transport.

Au droit national ferroviaire relatif aux frais de transport de presque tous les Etats, comme également dans le CIM, on applique à la responsabilité du transporteur le principe de la garantie du risque, c.à.d. de la responsabilité sans faute commise. Comme exposé de motif, le commentaire faisant foi du droit international ferroviaire relatif aux frais de transport de Nanassy dit:

"Selon la jurisprudence classique, ce traitement plus sévère du transporteur est justifié par la nature particulière de l'affaire de transport. En effet, le partenaire de contrat du transporteur ne peut que rarement connaître l'exploitation de l'entreprise de transport pour pouvoir constater, si l'avarie en cours de route fut provoquée par hasard ou bien par une faute à la charge de l'entreprise de transport".

2. Les propositions faites pour régler la responsabilité de l'entreprise de transport routier partent, presque sans exception, de la théorie du risque. Ceci, en tout cas, s'applique au principe. Toutefois, toutes les propositions font ressortir que la théorie du risque pour la réglementation de la responsabilité des avaries dues aux causes spéciales est presque tout à fait éliminée en faveur d'une responsabilité selon la théorie de la négligence. Il en résulte que la position de l'expéditeur est beaucoup plus mauvaise qu'elle apparaît selon la théorie citée en premier lieu.
3. Le déroulement pratique du trafic routier de marchandises représente par rapport à tous les autres moyens de transport le meilleur parallèle au rail. Ceci devra également se montrer dans le traitement légal des problèmes qui se posent. Dans le plus grand nombre des pays, la concurrence règne, en effet, surtout entre le rail et la route, qui détermine les rapports avec l'expéditeur. Indépendamment de la question de tarif si importante, c'est cependant la question de la responsabilité qui est décisive pour ces rapports vis-à-vis de l'expéditeur. Il faut donc qu'elle soit réglée suivant les mêmes principes que ceux ayant servi de règle pour les accords sur le trafic ferroviaire, où la théorie du risque déterminait le texte des prescriptions.
4. Une importance particulière est attachée par le Ministère fédéral des Communications aux décisions du Groupe de Travail des questions juridiques, telles qu'elles étaient prises au cours de la séance du 23 au 27 janvier 1950 à Genève et qu'elles résultent du document E/ECE/TRANS/SCL/64 - E/ECE/TRANS/WP9/10 du 30-1-1950. Dans ces documents le Groupe de Travail, en

conformité avec les résolutions d'autres comités, disait que "lors de la rédaction des dispositions pour une catégorie spéciale de transports on devrait chercher la plus grande harmonie entre les conventions se rapportant aux différentes catégories de transport. Vu l'étroite dépendance réciproque du trafic de chemin de fer et du trafic routier et également vu la nécessité de coordonner ces deux moyens de transport sur le plan européen, le Groupe de Travail serait d'avis que, sauf les cas où des conditions spéciales du trafic routier nécessitent une autre solution, le texte des dispositions du contrat sur le trafic ferroviaire - si après leur révision prévue à présent, elles seraient définitivement réglées - et le texte des dispositions du contrat pour le trafic routier international des marchandises soient conformes dans la mesure du possible. A ce sujet le Ministère fédéral des Communications croit de devoir considérer comme dispositions comparables pour le rail la rédaction actuelle de la CIM. Il se réserve de vérifier son avis pour le cas qu'une modification des dispositions de la CIM devrait vraiment entrer en vigueur. Toutefois, d'après le procédé de modification usuel jusqu'à présent, il ne compte pas avec la possibilité qu'elle prendrait effet prochainement.

5. La garantie d'après la théorie du risque va sans doute plus loin que celle d'après la théorie de la négligence. Par conséquent, elle protège aussi mieux l'expéditeur. Plus l'expéditeur est protégé plus il est disposé à confier à l'entreprise de transport ses expéditions de marchandises. Il en résulte l'importance particulière d'une garantie étendue de l'avarie pour l'animation du commerce internationale étant liée avec un bien être général international. D'avancer celui-ci est également le devoir des conditions de transport pour le trafic routier international des marchandises.

Conformément à ce point de vue le Ministère fédéral des Communications estime que la théorie du risque, sans la trop grande restriction dans le projet, devrait servir de base pour régler les dispositions en détail. Toutefois, comme base du projet il ne doit nullement être prise la responsabilité étendue suivant le code du trafic routier et le règlement du trafic ferroviaire. C'est la réglementation dans la CIM qui, comme étant conforme aux exigences pratiques, devrait être également le modèle pour le projet.

B. L'étendue de la responsabilité.

La question de l'étendue de la responsabilité n'est pas moins importante que celle des conditions de garantie. Ce qui a été dit sous A concernant la nécessité d'avoir le même règlement pour la

route et le rail vient ici en application dans une proportion plus forte. Une protection étendue et uniforme de l'économie des transports n'est pas seulement dans son intérêt, mais aussi dans l'intérêt des porteurs de trafic. Le Ministère fédéral des Communications estime que l'on aurait fait en trafic international un progrès précieux pour la coordination, si l'on mettrait en application une garantie de la même étendue. Il ne peut être dans l'intérêt de l'automobile d'être l'objet d'une discrimination vis-à-vis d'un concurrent auquel il est imposé, à bon droit, dans tous les pays, dans l'intérêt de l'économie, une garantie étendue.

En outre, l'enchevêtrement du commerce et du trafic européen le rendra également nécessaire d'arriver à des arrangements tarifaires. **Mêmes** que ceux-ci, pour le moment, ne peuvent être réalisés que par des accords bilatéraux, il sont quand même la condition préliminaire pour une situation satisfaisante en trafic international. A ce moment-là la question d'une prime d'assurance majorée que le plus grand nombre des entreprises de transport craignent dans les conditions actuelles, peut-être à bon droit, ne jouera plus un rôle décisif. Il ne sera pas bien difficile d'en tenir compte dans le calcul des tarifs à établir. Notons encore que la garantie très étendue selon la KVO allemande de la part des assureurs est couverte par une prime de seulement 2 % du montant des frais de transport. Ceci fait que le point de vue décisif n'existe plus, qui avait jusqu'ici empêché de consentir à ce que l'étendue de la responsabilité du rail soit mise également à la charge de la route.

Le Ministère fédéral des Communications croit de ne pouvoir se dispenser de la proposition de fixer l'étendue de la garantie à 100 francs or le Kilo. La proposition d'un compromis déjà considéré, c.à.d. de limiter à 5 Dollars le montant de la garantie, il ne jugerait pas non plus propice pour dissiper les grands doutes exprimés ci-dessus par un règlement d'un autre genre.

C. Procédé de la modification des dispositions de la convention.

Eu égard aux expériences faites avec les modifications de la CIM, le Ministère fédéral des Communications propose d'examiner la question quelles sont les dispositions de la Convention pouvant être appliquées à un procédé modificatif pas bien difficile. Ceci paraît particulièrement important, parce que le trafic routier international de marchandises n'est que dans ses débuts de développement et parce que malgré le bon exemple du trafic ferroviaire il s'agit d'offrir au nouveau développement éventuel le champ libre nécessaire à sa réalisation.

Partie II

Les explications suivantes sont données aux différentes dispositions:

Ad Article 1 § 1

- a) La Convention ne doit pas s'appliquer aux propres transports des entreprises de l'économie, c.à.d. au trafic dit trafic d'usine. Mais puisqu'il y a aussi des entreprises de transport qui effectuent des transports pour leur propre but (transports en service) il est nécessaire d'ajouter ici la définition "professionnelle" ou "pour d'autres". Autrement, d'après les termes actuels, la Convention s'appliquerait également à ces propres transports des entreprises de transport.
- b) On hésite de déclarer la convention comme étant applicable même lorsque seulement un de deux Etats dans lesquels se trouvent le lieu de départ et le lieu de destination est Etat contractant. D'après l'esprit allemand il y aurait des inconvénients à cela. Mais également en pratique l'exécution ne paraît pas possible.

Ad Article 2 § 4c

Il paraît utile de fixer comme troisième condition pour la non utilisation de la convention dans les dits cas que l'expéditeur et le transporteur devront se mettre d'accord sur la non application de la Convention.

Ad Article 3

Les termes de cette disposition ne sont pas clairs. A celui qui participe au contrat de transport s'applique en tout cas la Convention; ceci s'applique au transporteur et l'expéditeur qui peut être spéditeur ou transporteur d'origine. Il n'y a pas de motif pour que la convention soit appliquée aux tiers.

Ad Article 4 § 1

Les annexes 1 et 2 jointes au document TRANS/WP9/11 du 10 octobre 1949, représentant probablement également les annexes citées dans cet alinéa du projet - ont tout à fait le même contenu. En outre, il est attiré l'attention sur ce qu'il paraît utile de donner à la colonne 14 la plus grande place possible et de prévoir comme colonne 20 c une autre place pour l'inscription du "taux des frais de

transport". La colonne 20 b est certainement prévue à l'inscription du "poids payant des frais de transport à titre obligatoire". En outre, il est recommandable d'ajouter dans la lettre de voiture la mention que le transport est soumis aux prescriptions de la convention. On pourrait alors renoncer à la disposition de l'article 8 § 2 d.

Ad Article 5

L'introduction de la lettre de voiture à ordre a des inconvénients. Par ce document on charge l'entreprise de transport d'une grande responsabilité. Si le Ministère fédéral des Communications donne son approbation à cette introduction, c'est seulement à condition que la lettre de voiture qui représente la marchandise ne puisse être déclarée comme lettre de voiture à ordre que d'accord avec l'entreprise de transport. La désignation comme lettre de voiture à ordre doit être plus distincte que prévue au projet, p. ex. au moyen d'une impression en couleur rouge du mot "Lettre de voiture à ordre" sur toute la diagonale du papier. En outre, un cachet ne devrait pas suffire comme signature. Il faudra exiger la signature complète. Le Ministère fédéral des Communications ne cache pas qu'ici également les mesures de précaution proposées ne peuvent pas complètement dissiper vos doutes quant à la lettre de voiture à ordre. Toutefois, le Ministère fédéral des Communications croit de ne devoir priver l'automobile d'un tel papier moderne. Bien entendu on doit recueillir minutieusement les expériences faites avec ce procédé.

Ad Article 8 § 2c

Il est renvoyé aux explications ad article 18.

Ad Article 8 § 2d

Il est renvoyé aux explications ad article 2 § 4 c.

Ad Article 8 § 3c

Il est renvoyé aux explications ad article 23.

Ad Article 13 à 16

Il y a des doutes quant à la possibilité d'exécuter en pratique certaines dispositions. Aussi p.ex., il ne paraît pas possible que, conforme à l'article 14 § 4 phrase 2, l'entreprise de transport informe "le destinataire immédiatement après l'arrivée de la marchan-

dise au lieu de destination, si la remise n'a pas lieu au domicile du destinataire. On peut s'imaginer que le lieu de destination de la marchandise est Zürich, tandis que le destinataire habite à Rome.

L'obligation de l'entreprise de transport fixée par l'article 15, c.à.d. d'informer en cas d'empêchement ou d'interruption du transport la personne ayant le droit de disposition, nous paraît utile.

Toutefois, il est recommandable de préciser que cette obligation ne joue que s'il n'y a pas de possibilité d'acheminement par un autre véhicule automobile, à titre de remplacement, sans difficulté n'importe et sans préjudice pour la marchandise.

Le Ministère fédéral des Communications se réserve de faire d'autres indications quant à des dispositions dont l'exécution pratique paraît douteuse.

Ad Article 17 § 2

Ces termes ne respectent plus du tout le principe de la garantie du risque, établi au § 1. A ce sujet il est renvoyé aux explications de principe sous la partie I A. Les termes de l'article 27 - CIM - tiennent compte des nécessités selon l'esprit allemand.

Ad Article 18

En ce qui concerne les délais de livraison le Ministère fédéral des Communications estime qu'il ne peut pas renoncer à la comparaison avec le rail. Il est proposé de fixer des délais de livraison comme délais maxima et de donner simultanément la possibilité de convenir de délais de livraison diminués. Si ceci se fait, on devra laisser le soin aux intéressés du contrat de transport de s'entendre sur un supplément aux frais de transport. Toutefois, ces dispositions devraient être complétées par un catalogue des circonstances ayant entraîné une interruption ou un repos du délai de livraison (voir Article 11 CIM, § 26 du code du trafic routier allemand). Un délai de livraison diminué devrait se tenir dans un "cadre convenable". Il devrait être inscrit dans la lettre de voiture. On ne devra pas s'entendre sur des dates fixes de délivrance, étant donné que des interruptions admissibles du délai de livraison peuvent, s'il y a lieu, empêcher de respecter la date de délivrance.

L'article 8 § 2 c devra être modifié par une nouvelle rédaction. Il est de même pour l'article 19.

Ad Article 20

La possibilité de charger la marchandise d'un remboursement devrait être fixée également dans l'article 8.

Ad Article 21 § 1

Il serait recommandable de prévoir dans la lettre de voiture une colonne pour la déclaration de l'expéditeur sur la nature de la marchandise selon les termes de cet article.

Ad Article 21 § 2

Un additif sur le droit aux frais de transport du transporteur paraît nécessaire.

Ad Article 22

Il est attiré l'attention sur les explications de principe à la partie I B.

Ad § 4: Voir les explications ad article 23.

Ad Article 23 § 4

La possibilité d'inscrire la valeur complète de la marchandise dans la lettre de voiture et de laisser garantir, par conséquent, l'entreprise de transport du total de cette valeur, nous ne paraît pas supportable. L'entreprise de transport se chargerait d'une responsabilité extraordinaire. Ceci pèse d'autant plus lourd que souvent le personnel de l'entreprise de transport ne peut pas se rendre compte lors de la réception de la marchandise de l'importance d'une telle clause. Du point de vue politique de trafic on ne voit pas de motif pour une telle réglementation. Chaque expéditeur est libre de conclure lui-même, à titre supplémentaire, une assurance de transport pour un montant qui lui semble propice.

Ad Article 26

Une modification de l'article 17 entraînera également une vérification de l'article 26.