

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE'
=====

Doc. A 4 f

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

OBSERVATIONS

du Gouvernement de l'Autriche sur le projet
de Convention relative au contrat de trans-
port international de marchandises par la
route, préparé à Genève au mois de mai 1949.

- 1) Le paragraphe a) premier devrait être mis plus en harmonie avec le paragraphe 1 de l'article 2, le caractère essentiellement commercial du projet de convention n'étant pas clairement indiqué à l'article premier.
- 2) Article premier, paragraphe f): Il conviendrait de spécifier si ces dispositions s'appliquent également au transport dont les points de départ et de destination sont situés dans le même Etat Contractant, si le trajet le plus court traversant le territoire d'un autre Etat Contractant a été choisi pour raccourcir l'itinéraire ou pour d'autres raisons économiques, par exemple, la route de Salzbourg (Autriche) à Lofer (Autriche) par **Reichenhall** (Allemagne) ou la route de Genève (Suisse) à la vallée supérieure du Rhône (Suisse) le long de la voie méridionale du lac Léman (France).
- 3) Article premier, paragraphe g): La définition actuelle du "Territoire d'un Etat Contractant" pourrait être interprétée comme signifiant que des territoires occupés, tels que l'Autriche et l'Allemagne, font partie du territoire de la puissance occupante. Cela serait manifestement contraire à l'esprit du projet de convention. Une définition plus précise semble donc nécessaire.
- 4) Le paragraphe 1 de l'article 2 devrait comprendre une disposition spécifiant que la Convention s'applique également aux véhicules transportés sur une partie du trajet par d'autres moyens, ce qui

se produirait par exemple à l'occasion de la traversée d'un tunnel en hiver ou de la traversée d'une étendue d'eau par ferry.

5) La possibilité de fournir la preuve contraire, prévue au paragraphe 3 de l'article 24, devrait logiquement figurer aussi aux paragraphes 1 et 3 de l'article 10, au paragraphe 1 de l'article 26 et au paragraphe 3 de l'article 36.

6) La définition du préjudice ne semble pas suffisamment précise, étant donné qu'une distinction nette doit être établie entre la cause du préjudice et le préjudice lui-même. La cause peut s'être produite avant le transport et le préjudice peut en être résulté en cours de transport; à la fois la cause et le préjudice peuvent s'être produits en cours de transport ou, enfin, la cause peut s'être produite en cours de transport, tandis que le préjudice n'en est résulté qu'après le transport. Les exemples suivants peuvent servir d'illustration:

Cas N° 1: Un essieu est endommagé par suite de conduite imprudente du véhicule avant le chargement des marchandises. Cet essieu rompt en cours de transport.

Cas N° 2: En cours de transport, on refait le plein et l'essence contient des impuretés. Au bout de peu de temps, la conduite d'essence est obstruée et le transport est retardé.

Cas N° 3: De l'eau pénètre entre de minces plaques d'aluminium en cours de transport, en raison d'une négligence dans la manutention des marchandises. Au lieu de destination, les tôles d'aluminium sont laminées pour être transformées en feuilles d'aluminium et les défauts provoqués par l'eau infiltrée empêchent la production de feuilles parfaites. Ces exemples montrent que l'article 16 doit faire l'objet d'un examen approfondi et d'un remaniement complet.

- 7) L'article 18 devrait stipuler expressément que le transporteur est responsable pour toute personne agissant en son nom pendant que le contrat de transport est en vigueur ou en cours d'exécution, que cette personne soit employée ou non par le transporteur.
- 8) Article 19, paragraphe 1: Les mots "le transporteur n'est pas responsable lorsqu'il est vraisemblable..." semblent plutôt dangereux, car ils permettraient trop aisément au transporteur de se soustraire à son engagement d'exécuter dûment le contrat. Afin que les intérêts de l'expéditeur soient protégés, le transporteur devrait être obligé de prouver qu'il n'est pas responsable, en invoquant une des raisons énumérées à l'article 19.
- 9) Cette observation vaut également pour le paragraphe 2 de l'article 19 et l'article 18.
- 10) Il est proposé d'ajouter une disposition supplémentaire au paragraphe 2 de l'article 20, prévoyant que la responsabilité du transporteur ne sera dégagée que s'il se produit, en cours de transport, des circonstances fortuites constituant pour le véhicule, le chargement ou le personnel un danger plus grave que celui auquel ils étaient exposés au moment où les marchandises et le risque ont été acceptés.
- 11) D'après les articles 18 et 25, l'exclusion de la responsabilité semble répondre à une tendance déterminée. Les auteurs du projet ont probablement voulu définir, d'une part, la responsabilité en cas de négligence coupable et, d'autre part, la responsabilité en cas d'intention de nuire. En droit autrichien, une définition distincte de la responsabilité en cas d'intention de nuire semble superflue si la responsabilité existe en cas de négligence coupable, car il va de soi que, dans ce cas, la première est comprise dans cette dernière.
- 12) Article 26: Voir les remarques relatives à l'article 10.

- 13) Article 27: La disposition du paragraphe 1 d'après laquelle "toute action en justice contre le transporteur, basée sur le contrat de transport, devra être portée devant une juridiction d'un Etat contractant", ne devrait pas exclure la possibilité d'engager une action en justice auprès des tribunaux d'autres Etats ni empêcher ces tribunaux de prendre des décisions valables dans ces cas. Les auteurs de la convention ont évidemment voulu prévoir que les décisions prises par des autorités d'Etats non Contractants ne devraient pas être reconnues ni exécutées dans les Etats Contractants. Il conviendrait toutefois, d'exprimer cette intention de façon plus précise. Par ailleurs, une telle disposition serait probablement susceptible d'avoir des répercussions sur les accords conclus entre certains pays en matière d'assistance judiciaire réciproque. Il conviendrait de préciser si cette disposition s'applique également aux sentences arbitrales (étant donné la Convention de Genève relative à l'exécution des sentences arbitrales de tribunaux étrangers).
- 14) Aux termes du paragraphe 2) de cet article, il ne serait pas possible de porter l'action devant la juridiction de certaines localités (par exemple, la localité où le transporteur posséderait des biens), ce qui exclurait, dans certains cas, la possibilité de porter l'action devant la juridiction prescrite par la législation du pays intéressé. C'est aller trop loin que d'exclure tous les sièges de juridiction autres que ceux mentionnés au paragraphe 2 de l'article 27. Aussi est-il suggéré de spécifier lesdits sièges de juridiction, sans cependant exclure la possibilité de porter l'action devant une instance qui pourrait être prescrite par la législation d'un Etat Contractant.
- 15) Article 28: D'après la législations autrichienne, il s'agirait là d'une disposition de droit positif (limitation des délais dans lesquels un recours peut être exercé) rédigée sous forme d'une règle de procédure.

- 16) Article 31, paragraphe 3: Les restrictions imposées, aux termes du paragraphe 2 de l'article 27, et qui s'appliquent aux transports exécutés par un seul transporteur, devraient être modifiées dans les cas où sont impliqués deux ou plusieurs transporteurs, de manière à permettre que l'action soit portée devant la juridiction des lieux expressément mentionnés, sans cependant exclure la possibilité de la porter devant la juridiction d'autres lieux.
- 17) Le Gouvernement autrichien se rend parfaitement compte du fait que l'article 34 reprend l'idée fondamentale développée au chapitre III de la C I M (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer). Toutefois, le paragraphe 2, d'après lequel toute action en justice doit être intentée devant une seule et même instance et engagée en même temps contre tous les transporteurs intéressés, appelle des objections. La disposition en question peut paraître opportune, si l'on envisage l'action en justice sous l'angle économique, mais étant donné la situation internationale actuelle en matière d'assistance judiciaire, il pourrait en résulter qu'un arrêt légal rendu dans un pays donné ne puisse pas être exécuté dans un autre pays, parce qu'il n'y a pas d'accord d'assistance judiciaire réciproque entre les deux pays intéressés; en raison des dispositions de l'article 34 il pourrait arriver qu'une action en justice intentée devant la juridiction d'un pays donné soit rejetée par cette instance et ne puisse être portée devant la juridiction d'un autre pays où elle aurait plus de chances d'aboutir. Etant donné toutes ces considérations, il conviendrait: soit, de modifier les termes du paragraphe 2 de l'article 34; soit, ajouter au projet de convention un nouvel article stipulant qu'aux termes de la convention, il peut être donné suite à une demande, qu'il existe ou non des accords d'assistance judiciaire réciproque entre les pays intéressés.

18) Article 36: Voir les observations formulées au sujet de l'article 10.

19) De l'avis du Gouvernement autrichien, il conviendrait également d'étudier le problème relatif au droit de rétention sur le transporteur, c'est-à-dire d'examiner la question de savoir si et comment il serait possible de faire mention de ce droit dans le projet de contrat. En raison des difficultés dues au fait que le droit privé repose sur des principes qui diffèrent d'un pays à l'autre, il conviendrait d'étudier avec une attention toute particulière la question de savoir si une telle disposition devrait se borner à définir la loi sur laquelle il faudrait se baser pour engager une action en justice. Cela entraînerait la nécessité d'unifier les règles applicables en cas de conflit de lois, sans modifier le droit positif.
