INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE'

Doc. A 7 f

COMITE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE

N O T E

du

Secrétaire du Comité

concernant

la revision de la C.I.M.

Lors de sa troisième session à Genève du 23 au 27 janvier 1951, le Groupe de travail chargé des questions juridiques au sein de la Commission économique pour l'Europe a exprimé l'avis que, conformément à la Résolution n° 2 du Sous-Comité des transports routiers ainsi qu'à la résolution n° 77 du Comité des transports intérieurs relative au contrat de transport combiné, en élaborant les règles relatives à un mode déterminé de transport, il y aurait lieu de chercher une harmonisation aussi large que possible des conventions relatives aux différends modes de transport. Etant donné l'interdépendance étroite qui existe entre les transports par rail et les transports par route, de même qu'en raison de la nécessité de coordonner sur le plan européen les deux modes de transport, il est apparu au Groupe de travail que, dans la mesure où les conditions particulières aux transports routiers ne dicteraient pas une solution différente, les dispositions relatives au contrat de transport par chemins de fer, telles qu'elles resulteraient de la revision en cours de la C.I.M., et les dispositions relatives au contrat de transport international de marchandises par la route devraient être conçues dans des termes aussi rapprochés que possible.

En ce qui concerne la revision de la C.I.M., la situation est la suivante. Lors de la Conférence de revision extra-

ordinaire de la C.I.M. à Berne au mois de mai 1950, il a été décidé de constituer, en vue de préparer la tâche de la future Conférence de revision ordinaire, deux commissions préliminaires de revision, l'une pour la responsabilité du chemin de fer en général et celle des transports combinés fer-mer en particuliers et l'une pour les autres questions concernant de la C.I.M.

Les deux commissions préliminaires de revision se sont réunies, la commission pour la responsabilité du chemin de fer à Wengen du 19 au 24 février 1951 et la commission pour les autres questions à Montreux du 29 mars au 7 avril 1951. Les deux commissions préliminaires se réuniront probablement avec la commission préliminaire de revision de la C.I.V. en une session commune au mois d'octobre 1951 à Berne. Chaque commission devra alors terminer l'examen des articles au fond et épurer les textes sur la base des travaux du Comité de rédaction; en outre, il s'agira de coordonner les articles qui sont identiques dans la C.I.M. et dans la C.I.V.

Pour préparer les délibérations de la réunion d'octobre il est envisagé de créer un comité de rédaction, tout au moins pour la C.I.M. Ce Comité de rédaction chargé du texte français siègera probablement, à partir du 9 juillet 1951, à Berne.

La conférence de revision, envisagée d'abord pour le mois de juillet 1951, a été ajournée et ne pourra avoir lieu avant le printemps 1952.

Les deux commissions préliminaires de revision de la C.I.M. ont traité au cours de leurs premières sessions à Wengen et à Montreux plusieurs questions qui sont d'un grand intérêt pour le Comité du contrat de transport international par route, à savoir la question de la responsabilité du chemin de fer, d'une lettre de voiture négociable, de la modification du contrat de transport et la question des transports mixtes fer-mer, de l'application de la C.I.M.

I.- Responsabilité du chemin de fer.

Sur la proposition de la Belgique, de la Suisse et de la Tchécoslovaquie, la Commission préliminaire de revision de la C.I.M. (Responsabilité) a décidé de supprimer le paragraphe 3 de l'article 27 de la C.I.M. et a adopté, sous réserve de sa rédaction définitive, le texte suivant du paragraphe 2 de l'article 27:

"Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que "la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause 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 mar- "chandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des "circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter "et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier".

La proposition visait surtout à substituer à la force majeure dans le texte actuel du paragraphe 2 de l'article 27 par une notion un peu plus simple, que divers règlements de transport contiennent déjà. La proposition ne voudrait maintenir des quatre conditions auxquelles est subordonnée l'exception de la force majeure - savoir que 1° l'effet vienne de l'extérieur, 2° que l'événement soit imprévisible, 3° qu'il soit extraordinaire, 4° qu'il soit inévitable - que la dernière qui, d'après l'avis des auteurs de la proposition, renferme en revanche les trois autres.

Pendant la discussion les points suivants ont été relevés:

a) Pour que le chemin de fer soit exonéré, faut-il que l'événement dommageable ait été inévitable et irrémédiable (sinon, comme l'a fait remarquer M. Prodromidès (CCI), c'est au contraire à l'usager qu'incombera de prouver la négligence du chemin de fer), ou, comme le soutient M. Berlia (France),

suffit-il de l'élément "inévitable", puisque le chemin de fer devra certes toujours fournir la preuve du lien de causalité entre l'événement même et le dommage?

b) Faut-il, comme le voudrait M. Durand (France), introduire parmi les causes, l'élément "prévisible", que MM. Brüll (Autriche), Cottier (Office central) et Wick (Suisse) ne voudraient pas voir spécialement mentionné?

c) Faut-il exprimer clairement suivant l'idée de M. Prodromidès, que le chemin de fer est tenu de remédier, ou doit-on s'en tenir au texte de la proposition n° d'ordre 110, puisque, suivant M. Vonk (Pays-Bas), le chemin de fer ne doit pas être tenu de prendre des mesures d'exploitation excédant ses possibilités?

d) Faut-il dire, comme le proposent MM. Jensen (Danemark) et Hostie (Institut de Rome), dans le texte français et dans le texte allemand, "et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas porter remède", "und deren Folgen sie nicht abzuhelfen vermochte", ou encore, conformément à une proposition de M. Durand "ne pouvait ni prévoir, ni éviter et dont il ne pouvait limiter les conséquences"?

e) Doit-on parler, comme le voudraient MM. Weiller (Italie) et Vonk, de la diligence technique (ou de la diligence raisonnable), ou faut-il renoncer à ces deux éléments nouveaux qui, selon M. le Président, viendraient à rapprocher trop la responsabilité causale du chemin de fer de la responsabilité pour faute

L'expression "et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier" a été acceptée, sur la proposition de M. Parateau (France), pour mieux exprimer l'intervention technique du chemin de fer.

II.- Lettre de voiture négociable.

La question des transports de chemin de fer avec documents de transport négociables a été discutée au cours de la première session de la commission préliminaire de revision de la CIM à Montreux du 29 mars au 7 avril 1951 à cause d'une proposition de la Chambre de Commerce internationale, qui a informé que ces Comités nationaux mènent une enquête auprès des usagers des chemins de fer afin de préciser les avantages qui offrirait au commerce international l'utilisation d'une lettre de voiture négociable, et qu'elle abordera la question en juin à Lisbonne.

Pendant la discussion à Montreux il a été fait ressortir que la Chambre de commerce suisse et la Chambre de commerce autrichienne n'ont aucun intérêt à voir introduire les documents de transport négociables, pas davantage les milieux néerlandais du commerce, qui préfèrent des moyens appropriés pour disposer rapidement des fonds qu'ils ont engagés dans les marchandises transportées.

En France, selon M. Parateau, les avis des usagers diffèrent beaucoup; certaines chambres de commerce (Paris, par exemple) sont opposées au titre de transport négociable, tandis que d'autres (notamment les chambres de commerce des ports maritimes) sont pour, avec, semble-t-il, de meilleurs arguments.

Il a été constaté aussi, que dans un rapport à la Commission économique pour l'Europe, la plupart des gouvernements ont fait connaître que le problème des documents de transport négociables n'est pas d'une extrême urgence et la C.C.I., dans un rapport préliminaire de décembre 1950, pouvait dire simplement que les diverses chambres de commerce ont des opinions divergentes. Pour le moment la C.C.I. désire que le chiffre 1°, à l'art. 61, § 3, soit maintenu, qui prévoit que des conditions spéciales peuvent être prévues dans la CIM pour les transports avec documents de transport négociable.

MM. Herold (Suisse) et Naegeli (C.C.I.) croient que le problème serait partiellement résolu déjà par la transmission de certains droits au destinataire (ce qui, selon M. Deptula (C.E.E. est également l'avis du comité des transports intérieurs), si bien que l'on pourra peut-être l'ajourner provisoirement.

La Commission préliminaire a décidé que la question ne sera discutée à la Conférence de revision que si un Etat présente une proposition concrète et que si les rapports de la C.C.I. et de la Commission économique pour l'Europe sont transmis à temps, soit jusqu'à la fin d'août à l'Office central.

III.- Modification du contrat de transport.

Selon l'article 21 de la C.I.M. l'expéditeur, à condition qu'il soit muni de duplicata de la lettre de voiture, a seul le droit de modifier le contrat de transport. Mais l'expéditeur ne conserve ce droit de disposer de la marchandise qu'au moment où elle est parvenue au lieu de destination et le chemin de fer a délivré la lettre de voiture au destinataire, ou bien a été actionné par le destinataire. Aussi longtemps que la marchandise est en route, le destinataire n'a pas le droit de disposer de la marchandise ou de prescrire des mesures de sûreté, même si le duplicata lui a été délivré. La remise du duplicata enlève seulement à l'expéditeur le droit de disposer en quelque façon de la marchandise transportée.

Dans la doctrine la plus récente, plusieurs auteurs firent observer qu'à leur avis, la réglementation de la C.I.M. n'était plus satisfaisante en ce qui concerne la situation juridique du destinataire. L'évolution récente du commerce international exige instamment l'octroi au destinataire d'un droit de disposition direct sur la marchandise à lui destinée avant que celle-ci soit arrivée à la gare destinataire.

Pour satisfaire eux exigences y relatives, le gouvernement hongrois a proposé, entre autres modifications, la modification suivante de l'article 21 de la C.I.M:

Supprimer, dans la phrase introductive du § 1, le mot "seul".

Rédiger la première phrase du § 4 comme suit:

"4.- Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint pour l'expéditeur même si celui-ci est muni de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir ses droits résultant du contrat de transport conformément au § 3 de l'art. 16 ou conformément au § 5 de l'article 21".

Adopter à la fin de l'art. 21, le § 5 nouveau ci-après:

"§5.- Aussitôt que la marchandise est entrée sur le territoire du pays destinataire, le destinataire désigné par l'expéditeur dans la lettre de voiture est en droit de disposer de la marchandise.

Les ordres que peut donner le destinataire sont les suivants:

a) d'arrêter la marchandise en cours de route dans le pays destinataire;
b) d'ajourner la livraison de la marchandise;
c) de livrer la marchandise, dans le pays destinataire, à une gare destinataire autre que celle qui figure dans la lettre de voiture;
d) de livrer la marchandise à un tiers;
e) de désigner le lieu où doivent s'accomplir les formalités exigées par les douanes et les autres autorités administratives et de prévoir comment elles doivent s'accomplir, ainsi que de se réserver le droit d'assister aux dites formalités administratives ou de s'y faire représenter;

f) de suivre un itinéraire donné et d'appliquer certains tarifs pour le parcours entre la gare frontière d'entrée du pays destinataire et la gare destinataire définitive.

Le destinataire ne peut exercer son droit de disposition que si le prix de transport pour le parcours entre la gare frontière d'entrée du pays destinataire et la gare destinataire ont été mis à sa charge.

Le destinataire doit donner ses ordres sous forme d'une déclaration écrite. La déclaration doit également être inscrite sur le triplicata de la lettre de voiture qui sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par celui-ci au destinataire qui donne l'ordre.

Le chemin de fer ne donne suite aux ordres du destinataire que lorsqu'ils lui sont transmis par l'intermédiaire de la gare destinataire ou de la gare frontière d'entrée du pays destinataire.

Le droit, pour le destinataire, de donner des ordres en vertu de l'art. 21, § 5, s'éteint au moment où il accepte la lettre de voiture".

La proposition hongroise fut examinée par la Commission préliminaire de revision de la C.I.M. au cours de sa première session à Montreux du 29 mars au 7 avril 1951.

Dans le débat sur l'entrée en matière il est constaté qu'il y a entre les usages du commerce et le système de la C.I.M. une contradiction que la proposition hongroise tend à supprimer. Deux objections s'élèvent contre cette proposition: tout d'abord, il paraît quelque peu arbitraire de faire dépendre le droit de disposition du destinataire de l'entrée de la marchandise dans le pays de destination, ensuite le destinataire ne devrait pas détenir

un droit de disposition obligatoire, mais ne l'aura que si l'expéditeur y a donné son assentiment. En outre, les délégués sont unanimes à penser que, d'après le droit commun, l'expéditeur peut céder ses droits au destinataire; le dit destinataire ne saurait cependant exercer d'autres droits que ceux qui appartiennent à l'expéditeur.

M. Weiller (Italie) fait observer que l'on peut bien céder des droits, mais non des obligations, si bien qu'en dépit de la session l'expéditeur n'est pas libéré de ses obligations envers le chemin de fer si le destinataire ne les a pas remplies.

M. Jyrdal (Danemark) aurait préféré ne pas toucher à la CIM et en rester à la pratique usitée au Danemark, où le chemin de fer exige du destinataire une garantie en banque, laquelle couvre toutes les conséquences qui pourraient résulter pour le chemin de fer pour avoir accordé au destinataire un droit de disposition, contrairement aux prescriptions de la CIM.

M. van der Meulen (Pays-Bas) fait connaître que les expéditeurs néerlandais se sont prononcés contre la proposition hongroise,mais croit que leurs objections pourraient être dissipées si la proposition hongroise était quelque peu amendée.

M. Deptula (C.E.E.) rappelle que le Comité des Transports intérieurs s'est occupé à deux reprises du problème du transfert au destinataire du droit de disposition de la marchandise: au sein du Groupe de travail pour la revision des Conventions de Berne, et, ensuite, au sein du Groupe de travail des problèmes monétaires; il donne lecture des résolutions prises par ces organes.

M. Cottier (Office central de Berne) rappelle la position prise par l'Office central à Genève. L'Office était d'avis que, pour tenir compte des besoins des pays à économie dirigée, il fallait chercher une solution immédiate, car en mettant les choses

au mieux, plusieurs années s'écouleront encore avant que la CIM revisée puisse entrer en vigueur. Il a cru que, par l'interprétation large de l'art. 23, § 3, concernant l'empêchement au transport, l'on pourrait provisoirement, sans modifier la CIM, arriver aux résultats recherchés par la Hongrie.

M. Charvát (Tchécoslovaquie) précise que les Etats à économie dirigée ont certes pris sur le plan interne les mesures nécessaires, mais que ces Etats sont partisans aussi d'une réglementation internationale se fondant sur la CIM.

M. le Président (M. Favre, Suisse) résume les débats et met en discussion les points suivants:

1° Le destinataire doit-il être autorisé à disposer?
2° Si oui, à partir de quel moment?
3° A quelles conditions?
4° Quelles modifications le destinataire peut-il ordonner?
5° Par l'intermédiaire de quelles gares ce droit peut-il être exercé?
6° L'exercice du droit par le destinataire comporte-t-il l'entrée dans le contrat de transport?

La première question est résolue par l'affirmative à l'unanimité.

Sur les questions 2° et 3° prennent la parole M. le Président, MM. Herold (Suisse), Jyrdal (Danemark), Santoni (Italie), Vermesy (Hongrie), Conrad (Allemagne) et Zajc (Yougoslavie).

Ces orateurs sont d'avis d'accorder au destinataire le droit de disposition dès le début du transport et non seulement lorsque la marchandise est arrivée à la gare frontière du pays de destination; cependant sous la réserve qu'il soit en possession du duplicata de la lettre de voiture et que celle-ci fasse mention

que le droit de disposition a passé au destinataire. Pour éviter des complications, il faudrait renoncer à établir un triplicata; il faut admettre que le commerce s'adaptera aux conditions nouvelles et qu'il sera moins souvent nécessaire de déposer le duplicata dans une banque, si le destinataire a le droit de disposition.

Sur la 4° question, s'expriment M. le Président, MM. Mermet (France), Heier (Norvège) et Brüll (Autriche). Il résulte de la discussion que le destinataire ne pourra pas prendre toutes les dispositions auxquelles l'expéditeur est autorisé, par exemple la réduction du remboursement, le retour de la marchandise à la gare d'expédition.

Sur la 5° question, vient s'interférer la proposition autrichienne N° d'ordre 93 qui veut admettre le droit de disposition dans chaque gare. M. le Président, MM. Santoni (Italie), Keeys (Royaume-Uni), Parateau (France) et Zajc (Yougoslavie) sont d'avis que ce serait excessif et craignent des difficultés d'ordre comptable pour le chemin de fer; en revanche, il faudrait admettre selon la proposition hongroise que les dispositions puissent être prises par l'intermédiaire de la gare destinataire ou de la gare frontière d'entrée.

La 6° question est résolue unanimement par l'affirmative.

Un petit comité est chargé d'élaborer un texte sur la base des décisions qui précèdent. Ce petit comité sera présidé par M. Durand (France) et composé de MM. Vermesy (Hongrie), Charvat (Tchécoslovaquie), de Sydow (Suède), Santoni (Italie), Brüll (Autriche) Wick (Suisse) et Schoeters (Belgique).

Après que le petit comité avait présenté son rapport, la Commission a examiné la question encore une fois. Ce rapport est libellé comme suit:

"R a p p o r t

sur la proposition 91bis de la Hongrie"

Le comité spécial que la Réunion, dans sa séance du 4 avril 1951, a désigné, s'est d'abord demandé s'il devait se borner à l'examen rédactionnel de la proposition hongroise N° 91 bis ou s'il devait élargir sa mission jusqu'à organiser le droit pour l'expéditeur de déléguer au destinataire, sous certaines conditions à définir, le droit de modifier le contrat de transport.

Le comité, après discussion, a estimé que la majorité des délégations était non seulement disposée à donner satisfaction au fond à la délégation hongroise, mais encore qu'elle désirait faire oeuvre nouvelle et plus large pour tenir compte des conditions effectives dans lesquelles circulent les marchandises en régime international. Il est en effet de plus en plus fréquent que la marchandise soit vendue gare départ ou gare frontière et l'on ne voit pas a priori pourquoi le destinataire qui est devenu propriétaire de la marchandise ne pourrait pas commander le transport de celle-ci par préférence à l'expéditeur qui a reçu paiement ou garantie et qui n'autorisera le destinataire à agir que dans ce cas.

Cette manière de faire aurait en outre l'avantage, sans instituer ni titre de transport à ordre ni titre négociable, de donner aux banques qui font du crédit sur marchandises de plus larges facultés pour surveiller le transport.

C'est pourquoi le comité a pensé que les modifications suivantes pourraient être apportées à la CIM:

Art. 16, § 3. Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire, qui adhère alors au contrat de transport, a le droit ....

Art. 16, § 4. Si selon les indications de la lettre de voiture le destinataire est subrogé par l'expéditeur dans tous ses droits et mis en possession du duplicata, il peut adhérer au contrat de transport même avant l'arrivée de la marchandise et de la lettre de voiture à la gare destinataire.

Art. 21. biffer: seul dans le § 1.

in fine, mettre: si le destinataire a fait usage de la faculté prévue à l'article 16, § 4, et dans les cas visés par cet article, le droit de modifier le contrat de transport bénéficie au destinataire qui donnera ses ordres par l'intermédiaire de la gare expéditrice, de la gare frontière et de la gare destinataire.

Le destinataire peut également donner ses ordres par l'intermédiaire de toute autre gare, mais seulement s'il se borne à demander les modifications prévues au § 1 sous

b) .....

c) .....

d) ..... changement de destination.

Art. 23. § n. Si le destinataire fait usage de la faculté prévue à l'art. 16, § 4, l'avis d'empêchement à la livraison devra être envoyé à l'expéditeur et au destinataire par l'intermédiaire de leurs gares respectives qui n'accepteront l'ordre que de celui des ayants droit qui pourra produire le duplicata.

Art. 61. § 3. .....

1°

.....

.....

n transports pour lesquels l'expéditeur consent à transmettre son droit de disposition au destinataire.

Il doit être entendu d'ailleurs que si ces réformes étaient acceptées, un examen général de la CIM devrait être repris, analogue à celui auquel s'est livrée la Hongrie, pour apporter dans tous les articles intéressés les retouches correspondantes.

Le comité a reçu, après avoir pris sa position de principe d'ailleurs, la proposition suivante de M. le Président Favre:

"Proposition présidentielle

Ajouter à l'art. 21 de la CIM le nouveau § 5 suivant:

Si l'expéditeur, en portant la mention utile sur la lettre de voiture, délègue au destinataire le droit prévu au présent article, le destinataire, à condition que les frais afférents au transport dans le pays destinataire soient à sa charge, peut donner directement des ordres à la gare d'entrée dans ce pays ou à la gare destinataire. Toutefois, ces ordres ne doivent avoir pour effet ni de faire livrer la marchandise dans un autre pays ni de modifier les conditions d'affranchissement".

Cette proposition n'appelle pas d'observation redactionnelle et ne soulève a priori aucune difficulté pratique. Mais son efficacité est sensiblement plus réduite que celle de la proposition précédente. La délégation hongroise s'en déclare satisfaite.

Cependant les deux systèmes en présence correspondent à des notions juridiques tout à fait différentes. Le premier opère une véritable substitution du destinataire à l'expéditeur qui acquiert tous les droits de ce dernier. Le second est fondé sur un simple mandat, très limité, donné par l'expéditeur au destinataire.

La Réunion aura à se prononcer entre les deux systèmes."

Pendant l'examen de ce rapport, M. Vermesy (Hongrie) s'est déclaré prêt à retirer la proposition hongroise en faveur de l'une des deux variantes, qui toutes deux correspondent aux besoins de la Hongrie.

M. Conrad (Allemagne) observe qu'en droit allemand, le destinataire n'entre pas dans le contrat de transport, mais n'obtient que des droits ex lege. C'est pourquoi il donnerait la préférence à la deuxième variante.

M. Jyrdal (Danemark) est d'accord d'admettre la solution qui modifie le moins la CIM, tout en donnant satisfaction à la Hongrie. La seconde variante lui paraît donc préférable; mais le droit de disposition du destinataire ne devrait pas dépendre du paiement des frais de transport et le destinataire ne devrait pas être autorisé à modifier non seulement la mention d'affranchissement, mais aussi le remboursement.

MM. Mermet (France), Santoni (Italie) et Butjin (Pays-Bas) pensent au contraire que pour des raisons pratiques, le droit de disposition ne doit être accordé au destinataire que s'il acquitte le prix du transport afférent au parcours effectué dans le pays de destination, parce qu'il n'est pas nécessaire alors de modifier en quoi que ce soit les décomptes entre chemins de fer. Sinon, l'expéditeur aurait, suivant le cas, à payer après coup, à l'avis de M. Conrad (Allemagne) des frais de transport élevés, en cas de vente franco.

En ce qui concerne le remboursement, MM. Mermet (France), Brüll (Autriche) et Santoni (Italie) se rallient à la thèse de M. Jyrdal, selon laquelle le destinataire n'a pas le droit de diminer ou d'annuler le remboursement s'il ne le fait pas par l'entremise de la gare expéditrice, mais le demande à la gare frontière d'entrée ou à la gare de destination.

La commission décide ensuite que le destinataire ne doit pas avoir le droit de modifier le remboursement.

A l'avis de M. le Président, il n'est pas indispensable d'apporter d'autres additions encore à la seconde variante; il lui paraît ainsi superflu de prévoir une disposition, que voudrait M. Butjin (Pays-Bas), disant que le destinataire doit être en possession du duplicata, car cela ressort déjà indirectement du texte de l'art. 21; de même, il serait préférable de renoncer à une suggestion de M. Brüll (Autriche), aux termes de laquelle le destinataire aurait le droit d'assister aux opérations douanières, ce qui ne ferait que compliquer davantage le problème.

Une discussion s'élève au sujet des travaux ultérieurs. M. le Président, MM. Durand (France), Vermesy (Hongrie), Cottier (Office central), Santoni (Italie), Wick (Suisse) et de Sydow (Suède) y prennent part. Il est décidé d'admettre pour le moment la seconde variante en une forme modifiée, mais de poursuivre l'étude de la première variante, qui fut adoptée par le petit comité unanime. L'Office central étudiera en particulier, en s'adjoignant à cette fin quelques experts, les répercussions qu'aurait sur les autres articles de la CIM l'adoption de la première variante.

En vertu de la deuxième variante, l'art. 21 de la CIM, serait complété par un § 5 nouveau ainsi conçu:

"Si l'expéditeur, en portant la mention utile sur la lettre de voiture, délègue au destinataire le droit prévu au présent article, le destinataire, à condition que l'envoi soit fait en port dû sur le parcours du pays destinataire, peut donner directement des ordres à la gare d'entrée dans ce pays ou à la gare destinataire. Toutefois, ces ordres ne doivent avoir pour effet ni de faire livrer la marchandise dans un autre pays, ni de modifier les conditions d'affranchissement ou le remboursement".

IV.- Des transports mixtes fer - mer.

La commission préliminaire de revision de la CIM (Responsabilité) a discuté au cours de sa session à Wengen du 19 au 24 février 1951 une proposition du Royaume-Uni qui envisage d'ajouter pour le trajet mer complétant des parcours par voie ferrée aux causes d'exonération de responsabilité prévues au § 2 de l'article 27 de la CIM une liste d'autres causes d'exonérations reproduisant certaines causes d'exonération de la Convention de Bruxelles (les règles de La Haye).

Après discussion la Commission préliminaire a adopté en principe la liste suivante à être insérée dans l'article 65 de la CIM.

"a) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation du navire;

b) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, ou à lui assurer un armement, un équipement ou un approvisionnement convenable, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute ou par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) Chargement de la marchandise transportée sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas transportée sur wagon.

Les causes d'exonération ci dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, ou pour lui assurer un armement, un équipement ou un approvisionnement convenable, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Dans les cas exceptés qui précèdent, l'ayant droit pourra faire la preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison est dû à une faute du transporteur, ou du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, autre que la faute prévue à l'alinéa a) ci-dessus.

Le transporteur ne pourra se prévaloir des causes d'exonération énumérées ci-dessus que s'il fait la preuve que la perte, le dommage ou le retard à la livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire".

La majorité des délégations se sont prononcées aussi en faveur des solutions ci-après:

1°. Chaque Etat doit conserver la latitude en tout temps de faire usage des clauses restrictives de responsabilité ou d'y renoncer.

2°. La responsabilité limitée ne doit pas s'appliquer pour toutes les lignes de navigation d'un Etat.

3°. L'accord du ou des Etats considérés est nécessaire en cas d'exploitation commune.

En ce qui concerne la procédure à suivre lorsque une seule et même ligne est exploitée par des compagnies différentes, la commission préliminaire a adopté le texte suivant:

"Si, pour un parcours maritime au sens de l'art. 2, § 1, deux ou plusieurs entreprises sont inscrites, à la demande d'un seul ou de plusieurs Etats, dans la liste établie suivant l'article 58, les causes exonératoires de responsabilité du § 2 de l'article 65 ne pourront être appliquées, dans le premier cas, que simultanément pour l'ensemble des entreprises ou, dans le second cas, que par des mesures concordantes des Etats intéressés".

A ce sujet il est à observer, qu'au cours de la première session du Groupe d'experts chargé de l'étude de la responsabilité du transporteur au sein de la Commission économique pour l'Europe à Genève du 24 au 27 avril 1951 le représentant du Royaume-Uni a fait savoir que pour le moment son Gouvernement ne pouvait envisager l'adhésion à une convention obligeant à modifier les règles s'appliquant au transport maritime, même si ce transport fait partie d'un transport combiné route-mer. Il faut, selon lui, attendre de connaître le résultat final des travaux de revision de la CIM pour voir si le régime envisagé pour le transport fer-mer pourrait s'appliquer de quelque manière au transport route-mer.

V. L'application de la C.I.M.

La Commission préliminaire de révision de la C.I.M. a adopté au cours de sa première session à Montreux du 29 mars au 7 avril 1951 la teneur suivante de l'article 1, § 2, de la C.I.M:

§ 2 - 1° Toutefois, les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux,

sont soumis au droit de l'Etat de départ.

2° Les envois entre les gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats,

sont soumis au droit de cet Etat,

à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieure applicable à ces chemins de fer et qu'aucun des Etats intéressés ne s'y oppose."