

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

de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé
de la C.C.I., de l'I.R.U. et de l'U.I.A.M.

- - -

S i x i è m e S e s s i o n

du

Comité du Contrat de Transport International par Route

- - -

P R O C E S = V E R B A U X
=====

Rüdesheim, 4 - 12 Juin 1951

MEMBRES DU COMITE ET EXPERTS PRESENTS

Président : M. Algot BAGGE voir plus bas

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 communications de la C.C.I.
28, Cours Albert I - PARIS VIII

Pour l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé :

M. Algot BAGGE, 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
après le 1^{er} juillet :
17, Torsvikssvängen, - LIDINGÖ (Suède)

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

M. Carl SCHWEIZER, Président de l'I.R.U.
"Lastag" S.A.
17, Centralbahnstrasse - BALE (Suisse)

M. Jean DOZOL, Vice-Président de la Chambre syndicale des déménageurs - Président de l'Association française des transports routiers internationaux
37, Boulevard Diderot - PARIS XII

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

M. Hugo Karl HELMENS DORFER, Délégué de l'Union Internationale de l'Assurance Transports. - Directeur de la Compagnie d'Assurances Générales l'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 sixième Session :

M. Jan HOSTIE,

Conseiller juridique honoraire du Ministère des Affaires Etrangères 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'Assurances du Lloyd danois

42, Holmens Kanal - COPENHAGUE (Danemark)

M. Hugo BERNIERI,

de l'Organisation des Transports routiers des marchandises

7, Via G. Amendola - ROME (Italie)

M. Alain Marie E.D. GLAVANY,

Chef du Service Juridique de la Fédération Nationale des Transports Routiers

44, Rue de la Bienfaisance - PARIS VIII

M. Peter GRAP,

Conseiller Juridique en Assurance-Transport

Compagnie d'Assurances Générales l'Helvetia

14, Vladianstr. SAINT-GALL (Suisse)

M. Charles A.F.	GROENMAN,	Secrétaire de l'Organisation Néerlandaise de transport routier (N.V.T.O.) 29 A van Stolkweg - LA HAYE (Pays-Bas)
M. Ettner	BRÜCK,	Secrétaire Général de l'Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr Brüder Grimmstrasse, 20 FRANCFORT-S/MAIN (Allemagne)
M. J.H.W.	KÖNIG,	Représentant N.V.T.O. 108, Pieter de Hooghweg ROTTERDAM (Pays-Bas)
M. Rodolfo	LIBANORO	de la Federazione Nazionale Auto* trasporti Piazza della Pilotta - ROMA (Italie)
M. C.J.K.	PETERSEN,	Secrétaire Général de l'I.R.U. - GENEVE
M. Corn. P.G.	van YPEREN,	Secrétaire Général de la N.O.B. 14, Wassenaarseweg - LA HAYE (Pays-Bas)

Secrétaire :

M. Gunnar

de SYDOW, voir ci-dessus.

- - - -

P R O C E S - V E R B A L

1. L'ordre du jour proposé par le Secrétaire (Doc. A 96) a été adopté avec la modification suivante : le point 3 d sera discuté immédiatement après le point 3 a, M. Dozol ne pouvant être présent que deux jours.
2. Le Comité constitue un Sous-Comité de rédaction, composé de M. le Président et MM. Prodromidès, Hostie, Glavany, Graf et de Sydow.
3. Le Comité réexamina en premier lieu les articles 17-23 et 25-27 (la responsabilité du transporteur) de son projet de convention préparé lors de sa cinquième session à Pallanza en septembre 1950, en prenant note des observations présentées par le Groupe d'Experts réuni à Genève du 24 au 27 avril 1951 (doc. A 56) et par la délégation belge auprès dudit Groupe d'Experts (doc. A. 8 f).

Après mise au point par le Sous-Comité de rédaction, ces articles furent adoptés sous la forme sous laquelle on les retrouve dans le document A 11 f.

Pendant la discussion fut abordé entre autres choses ce qui suit :

a) Le Comité étant d'accord pour supprimer l'emploi des formules de la Convention de Bruxelles qui se trouvent dans le texte de Pallanza, M. Helmensdorfer fit remarquer au Groupe de travail chargé des questions juridiques qu'en supprimant les causes d'exonération sous l'article 17, 3 a) - c) du Projet de Pallanza, c'est-à-dire les risques politiques ou sociaux, on a imposé au transporteur une responsabilité pour laquelle il ne peut en général prendre une assurance en Suisse. Dans les conditions générales d'assurance pour les trans-

ports routiers, il est stipulé ce qui suit: s'il est possible que le dommage soit la conséquence de l'un des risques politiques ou sociaux, sans que l'on en connaisse la cause, il y aura présomption que le dit dommage résulte d'un sinistre que l'assurance ne couvre que si elle a été étendue aux risques politiques ou sociaux.

M. Prodromidès estime, avec le Comité et le Groupe d'Experts, qu'il n'est pas nécessaire de mentionner expressément parmi les cas d'irresponsabilité du transporteur les faits de guerre etc. Il ajoute cependant que, si l'on estime utile de mentionner ces derniers, ils devraient à son avis figurer dans le paragraphe 2 et non dans le paragraphe 3 de l'article 18 du nouveau projet.

M. Hostie déclare qu'il trouve illogique d'exonérer le transporteur par mer des fautes du capitaine dans la navigation, tandis que le transporteur par route doit supporter les négligences du conducteur dans la conduite de son véhicule. Les analogies sur ce point entre les transports par mer et les transports par route sont à son avis frappantes.

b) En ce qui concerne la proposition de l'expert des zones d'occupation de l'Allemagne occidentale auprès dudit Groupe d'Experts de fixer dans la convention les délais maxima de livraison, M. Schweizer fit observer qu'il est impossible de fixer un délai qui fût le même pour les différentes saisons, si ce délai a une importance pratique.

c) L'opinion du Groupe d'Experts était qu'aucune différence ne devrait être faite entre le dol du transporteur et le dol de ses représentants ou préposés. M. Schweizer fit savoir qu'il se ralliait à cette opinion quant aux préposés, mais non quant aux représentants. Selon lui, il y a une grande différence en cette matière entre les chemins de fer et les transporteurs routiers. Les premiers n'emploient pratiquement que des personnes constamment ou passagèrement à leur service. Les transporteurs routiers sont obligés, par le caractère de leur activité, d'employer des transitaires. Sur la proposition de .

M. Prodromidès, le Comité décida à l'unanimité de faire une différence entre le dol des préposés du transporteur et le dol des représentants de celui-ci. Tandis que le dol des premiers sera régi par les mêmes dispositions que le dol du transporteur lui-même, le dol des représentants obéira à une réglementation plus favorable pour le transporteur.

4. Ensuite le Comité réexamina l'article 24 et l'annexe 3 concernant les déménagements, en prenant note des observations faites par la Chambre syndicale des Entrepreneurs de Déménagements de Belgique, l'Association Britannique des Déménageurs Internationaux, la Chambre syndicale des Déménageurs de France et l'Association Néerlandaise des Déménageurs Internationaux (Doc. A 6 f).

M. Dozol fit savoir que lesdites organisations comprennent principalement des déménageurs utilisant le rail et que, de ce fait, leur opinion ne représente pas le point de vue des déménageurs employant la route. Ces derniers sont actuellement, en ce qui concerne les déménagements internationaux, dans une situation très confuse quant à leur responsabilité, et la nécessité s'avère à ce propos d'une réglementation uniforme.

Après discussion, le Comité décida d'accorder une réglementation spéciale dans le projet relative aux déménagements. Le Comité adopta la réglementation de Pallanza avec quelques légères modifications.

5. Quant au chiffre de l'indemnité, le Comité n'est pas parvenu à s'entendre.

En se référant au procès-verbal du Comité de la Section II de l'I.R.U., les 2 et 3 juin 1951 (Annexe A) et aux Conventions des usagers néerlandais (Annexe B), M. Schweizer proposa que le transporteur ait à rembourser la valeur effective de la marchandise perdue ou détériorée, à moins que l'usager n'ait, par un contrat avec le transporteur, limité la responsabilité de ce dernier à une somme moins élevée.

M. Prodromidès, soutenu par les autres membres du Comité, n'a pas accepté cette proposition. Il a fait valoir qu'une telle réglementation mettrait les usagers dans une position très difficile, car la proposition implique une liberté complète des parties. N'étant pas possible d'aboutir à une entente entre les représentants de la C.C.I. et de l'I.R.U., M. Schweizer a fait savoir ce qui suit :

"Vu qu'une entente pour le montant de la responsabilité - Art. 22 du projet - entre la C.C.I. et l'I.R.U. n'a pas été trouvée jusqu'à maintenant, sans engager les pourparlers futurs entre ces deux organisations, l'I.R.U. envisage d'établir et de mettre en pratique le plus rapidement possible, en conformité avec la recommandation du Groupe de travail de janvier 1950, un Contrat type pour le Transport International de Marchandises par Route, s'inspirant du projet de Convention en ce qui concerne les règles relatives au principe de la responsabilité du Transporteur. Pour ce qui est de la limite maximum de cette responsabilité, elle envisage l'adoption d'un système d'après lequel le Transporteur serait en principe responsable de la valeur de la marchandise transportée, s'il n'y a pas eu au préalable un accord spécial entre le Transporteur et l'Usager, étant entendu que la responsabilité du Transporteur ne pouvant être inférieure à un chiffre à déterminer.

Quant à ce chiffre, l'I.R.U. examinera dans quelle mesure il est possible de l'augmenter depuis 1 Dollar par Kilogr. de marchandise transportée jusqu'à un chiffre plus élevé pouvant atteindre éventuellement 3 Dollars par Kilogr. du poids brut total des marchandises remises par l'expéditeur au transporteur.

L'I.R.U. exprime le voeu que cette déclaration soit insérée dans le procès-verbal et qu'elle soit portée à la connaissance du Groupe de Travail de Genève avec le projet du Comité Quadripartite".

6. Puis le Comité réexamina les chapitres du projet de Pallanza qui concernent les définitions, le champ d'application, le titre de transport; après mise au point par le Sous-Comité de rédaction, ces chapitres furent adoptés sous la forme du document A 11 f.

Pendant la discussion de ces chapitres par le Comité, fut débattu entre autre ce qui suit :

a) Etant donné que, suivant les pays, la réaction des commissionnaires de transport diffère, le Comité décida de ne pas régler dans la Convention la question de leur responsabilité. Comme l'Institut est en train d'étudier la question des commissionnaires en général, le Comité fut d'accord pour prier l'Institut d'étudier la question des commissionnaires pour tous les moyens de transport et de communiquer le résultat de ses travaux quant à ce sujet au Groupe de Travail chargé des questions juridiques.

b) Le Comité, ayant décidé de maintenir la solution du projet de Pallanza en ce qui concerne les constatations et les contrôles du poids des colis (article 10), M. Prodromidès fit savoir qu'à son avis les indications de la lettre de voiture relatives au poids ou à la quantité autrement exprimée de la marchandise - sous réserve de l'impossibilité de vérification prévue au paragraphe 2 de l'article 9 et des cas prévus aux paragraphes 3 et 4 de cet article - devraient au même titre que toute mention concernant la marchandise faire foi jusqu'à preuve du contraire, conformément à l'article 10.

M. Prodromidès s'est réservé le droit de combattre la solution du Comité à ce sujet au sein du Groupe de travail.

c) En ce qui concerne l'article 12, § 3, M. Van Yperen fit ressortir les faits suivants: il est juste que le transporteur supporte le préjudice provenant de la perte des documents. Il est également juste qu'il soit responsable de l'emploi incorrect de ces documents, du fait que l'on escompte sa qualité d'expert en matière de transport international. Mais lorsque les documents frontières ont un caractère particulier et qu'ils regardent non pas tant le transport, mais plutôt les marchandises elles-mêmes, ou lorsque l'expéditeur a donné très expressé-

ment des indications inexactes en ce qui concerne l'utilisation des documents, il est illogique que l'on rende néanmoins le transporteur responsable. Il est recommandable de modifier cette stipulation de manière à ce que le transporteur ne soit rendu responsable de l'utilisation incorrecte des documents frontières que lorsqu'il procède contrairement aux indications de l'expéditeur.

M. Prodromidès trouve que la rédaction actuelle donne satisfaction à la proposition néerlandaise.

Etant donné que la rédaction du projet de Pallanza accorde satisfaction à la proposition néerlandaise, celle-ci est annulée.

d) Face à la proposition autrichienne voulant imposer une disposition réglant le droit de gage du transporteur sur la marchandise transportée, le Comité fut d'avis qu'il s'avèrait assez difficile de trouver une réglementation acceptable par tous les Etats. Le droit du transporteur sur la marchandise n'est pas toujours le même. Des législations font de ce droit un droit de rétention, tandis que d'autres législations internes ne prévoient pas de droit de rétention mais un droit de gage. Le Comité préféra donc ne pas régler la question.

7. Enfin, le Comité examina le projet du Secrétaire du Comité, projet relatif aux chapitres concernant les réclamations et actions, les dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs, les dispositions diverses et les clauses finales (doc. A 1 et A 2). Ces chapitres furent adoptés sous la forme du document A 11.

Pendant la discussion des dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs, M. Schweizer conçut des doutes sur le recours intégral accordé à l'ayant-droit contre le dernier transporteur, du fait des difficultés relatives au transfert des devises. Tenant compte de la question soulevée par M. Schweizer, le Comité élaborera un projet de protocole destiné à être signé par tous les Etats contractants (v. doc. A 11).

8. Le Comité s'est ajourné au 12 juin, après avoir décidé de soumettre le projet de convention relative au contrat de transport international de marchandises par route à l'Institut international pour l'unification du droit privé, en le priant de communiquer le dit projet au Groupe de travail chargé des questions juridiques au sein de la Commission Economique pour l'Europe, à la Chambre de Commerce International et à l'Union internationale des transports routiers. Enfin le Comité décida de se réunir pour la prochaine session en un lieu et à une époque qui seront ultérieurement déterminés par le Président, session dont le but sera un projet de convention relative au contrat de transport international des personnes par route.

=====
= : : : : : = : : : : : =