

U.D.P. 1969 - ETUDES: XXIII
Transport par Route - Doc. 38

U n i d r o i t

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

E t u d e

du Secrétariat de l'Institut, à la demande du Sous-Comité des Transports
routiers de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies,
concernant les propositions visant à une revision de la CMR

Rome, Juillet 1969

A v a n t - P r o p o s

Par lettre en date du 18 février 1969, le Secrétariat de l'UNIDROIT a été informé par le Directeur de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe des N.U. (CEE/ONU) de la décision prise par le Sous-Comité des transports routiers à sa 36^e session (par. 66 à 69 de son rapport), de demander à l'UNIDROIT de bien vouloir faire une étude des problèmes juridiques soulevés par les communications soumises par le Gouvernement du Royaume-Uni, et conjointement par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) et par la Chambre de Commerce Internationale (CCI), au sujet de l'opportunité de réviser la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Il convient de remarquer qu'en même temps, le Sous-Comité a prié les Gouvernements de faire parvenir, de leur côté, au Secrétariat de la CEE/ONU leurs commentaires sur les communications susvisées, ainsi que toutes propositions qu'ils désireraient faire.

A cet égard, le Secrétariat de l'UNIDROIT souligne que l'étude contenue dans la présente Note vise exclusivement, conformément au mandat conféré par le Sous Comité, les communications susmentionnées du Royaume-Uni et de l'IRU/CCI.

I.

A propos de la communication du Royaume-Uni, le Secrétariat de l'UNIDROIT se propose de traiter tout d'abord les propositions relatives à l'art. 1^{er} CMR et aux dommages nucléaires, pour examiner ensuite de plus près celle qui a trait à l'art. 2 de la Convention.

1. En ce qui concerne l'art. 1^{er}, par. 4, lettre a) CMR, le Royaume-Uni propose de remplacer le texte relatif à l'exclusion des transports postaux du champ d'application de la CMR, identique à celui de la Convention de Varsovie (art. 2, al. 2), par le nouveau texte introduit dans cette Convention par le Protocole de La Haye (art. II) en 1955.

Au cours de travaux qui eurent pour objet le projet CMR de l'UNIDROIT au sein de la CEE/ONU - et qui se déroulèrent essentiellement avant 1955 - le texte de ce projet (art. 2, par. 4, lettre a)) visant les transports postaux, fut simplifié et aligné sur celui de la Convention de Varsovie. Personne ne songea évidemment à le mettre à jour entre le 28 septembre

1955 (signature du Protocole de La Haye) et le 19 mai 1956 (signature de la CMR). La proposition de mise à jour est donc logique dans le cadre d'une révision de la CMR, si celle-ci était justifiée par des raisons de fond plus impérieuses.

2. Le Royaume-Uni désirerait dégager la responsabilité du transporteur routier en cas de dommage nucléaire, comme on l'a fait, compte tenu de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, pour d'autres modes de transport.

Si les Gouvernements estimaient souhaitable de traduire ce principe, dans l'immédiat, en une disposition conventionnelle, on pourrait prendre en considération, dans l'élaboration de cette disposition fort simple, l'art. 9 du Protocole de Bruxelles du 23 février 1968 modifiant la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements maritimes (Règles de La Haye et de Visby), outre l'art. 64 de la CIM et l'art. 23 de la Convention additionnelle à la CIV. Cette disposition pourrait faire l'objet d'un "Protocole-Annexe" à adjoindre à la CMR actuelle, que les Etats ayant déjà mis en vigueur la CMR seraient invités à signer et à ratifier. Il serait entendu, d'autre part, que les Etats qui adhéreraient à la CMR dans la suite ne pourraient le faire qu'en adhérant aussi à ce Protocole-Annexe.

3. La communication du Royaume-Uni concernant l'art. 2 CMR soulève des problèmes délicats, qui touchent aussi le domaine des transports combinés, effectués suivant la technique "roll on/roll off" (transroulage), en développement constant et en pleine concurrence avec celle des containers.

Quant à sa forme, il faut bien reconnaître que l'art. 2 CMR - et plus particulièrement son par. 1^{er} - a suscité, dès le moment même de son élaboration à la CEE/ONU, des critiques presque unanimes. Rarement, dans le domaine du droit des transports terrestres et aériens où les textes normatifs s'efforcent d'allier la clarté à la concision, une disposition

a engendré des malentendus aussi profonds⁽¹⁾. Si et quand la revision de la CMR aura lieu, le législateur international devra sans doute s'efforcer d'en améliorer la forme.

Mais une question de fond est aussi liée aux hésitations du Gouvernement du Royaume-Uni qui craint une contradiction, dans le cas de ces transports particuliers - dits aussi "superposés" - entre la CMR et la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel. On comprend facilement ces scrupules puisqu'ou au départ ou à destination des îles britanniques, tout transport routier international doit emprunter un autre mode de transport lequel pourrait aussi être le transport aérien. Il faut aussi remarquer que, pour que l'éventualité d'une contradiction entre les deux Conventions puisse naître, le parcours aérien effectué par le camion contenant la marchandise doit nécessairement être international aux termes de la Convention de Varsovie. Tel sera normalement le cas pour les transports

(1) V. ainsi les hésitations de RODIERRE, dans son étude remarquable sur la CMR (La Convention de Genève relative au transport international de marchandises par route, dans Bulletin des Transports, 1963, 170-173; 298-302; 349-352; 409-417; 481-485; 542-549; spéc. 1^{re} étude, n° 4, p. 171), due au fait d'avoir omis de prendre en considération le caractère nécessairement impératif (aux termes de la 2^e phrase du par. 1^{er} de l'art. 2 CMR) de la loi applicable au transport autre que la route, à défaut d'une Convention internationale applicable.

routiers internationaux de/et vers le Royaume-Uni qui franchiraient la Manche en avion, sinon peut-être partout ailleurs⁽¹⁾.

En 1956 déjà, à la demande du Groupe de travail spécial du contrat de transport international de marchandises par route de la Division des Transports de la CEE/ONU, le regretté Président J. Hostie avait, au nom de l'UNIDROIT, exposé en une Note très fouillée les raisons qui avaient justifié l'adoption de l'art. 2 CMR, ainsi que le travail d'élaboration de cette disposition⁽²⁾.

A. L'art. 2 de la CMR se propose donc de régler l'hypothèse particulière du transport "superposé", où le véhicule routier est placé sur ou dans un véhicule appartenant à un autre mode de transport (wagon, navire, chaland ou bac, avion) et régi par des règles différentes - internationales ou nationales - de celles du mode de transport routier. Ce transport particulier posait de graves problèmes sur le plan de la détermination de la responsabilité du transporteur routier pour le dommage survenu sans

(1) Rien n'empêcherait d'imaginer, en effet, un transport routier international comprenant un parcours aérien national (p.ex. de Belgique vers la Corse, la Sardaigne ou la Crète, le camion étant mis à bord d'un avion en France, en Italie ou en Grèce).

(2) Cf. U.D.P. 1960, Et. XXXIV, Doc. 20, Annexe, p. 64 et s. et les documents de la CEE/ONU cités.

sa faute sur un parcours non routier, généralement effectué par une autre personne⁽¹⁾; le par. 1^{er} de l'art. 2 s'efforce de les résoudre. Mais la situation peut encore se compliquer quand le transporteur routier et le transporteur non routier ne sont qu'une seule et même personne; la détermination des responsabilités encourues en pareille hypothèse est visée au par. 2 du même article.

La responsabilité pour le parcours non routier du contrat de transport routier est, comme pour le parcours routier⁽²⁾, une responsabilité contractuelle. Il faut donc rechercher le contrat qui couvre le parcours non routier. Sur ce problème, le Groupe de travail de la CEE/ONU constata, après de longs débats, qu'il n'était pas possible de dire que la responsabilité du transporteur routier pour le parcours non routier allait (ou pourrait) être déterminée en fonction du contrat réellement intervenu entre lui et le transporteur non routier.

Pour ce qui regarde le cas où le transporteur routier et le transporteur non routier sont une seule et même personne (transporteur unique), il était évident qu'on ne pouvait, dans cette détermination, rechercher un contrat passé pour le parcours non routier, c.-à-d. se baser sur une responsabilité du transporteur routier résultant d'un contrat effectif, puisque cela aurait supposé que le transporteur unique eût pu stipuler un contrat avec lui-même.

Mais, même quand le transporteur routier et le transporteur non routier sont deux personnes différentes, il était tout aussi vain de vouloir rechercher comme base, pour la détermination de la responsabilité quant au transport non routier dans les rapports contractuels entre l'expéditeur de la marchandise et le transporteur routier, le contrat effectivement stipulé entre ce dernier et le transporteur non routier, les deux contrats ayant des objets bien différents. En effet, le contrat passé entre l'expéditeur et le transporteur routier porte sur le

-
- (1) Comme on peut le constater, l'art. 2, tout en étant placé dans le Chapitre relatif au champ d'application de la Convention, concerne essentiellement des questions de détermination de la responsabilité du transporteur routier (et non des obligations de celui-ci) dans les cas où ce champ d'application est ou non appelé à s'étendre, en raison d'un parcours non routier.
- (2) Il faut préciser, avec Hostie (v. note précitée) qu'il "s'agissait, bien entendu, de déterminer une responsabilité contractuelle, la responsabilité extra-contractuelle devant, selon l'art. 28 CMR, se conformer à la responsabilité contractuelle dans les pays où le concours de responsabilité est admis" (v. aussi art. 24 de la Convention de Varsovie).

transport d'une marchandise confiée par le premier au second. Par contre, le contrat passé entre le transporteur routier et le transporteur non routier a pour objet le transport par ce dernier du véhicule du premier, contenant des marchandises - y compris celles de l'expéditeur - couvertes par des rapports contractuels que le transporteur non routier ignore et voudra ignorer.

C'est pourquoi il fallut bien renoncer à prendre comme base, dans l'art. 2, le contrat effectif couvrant le transport non routier et chercher une base différente dans un double système de fictions: celle d'un contrat supposé avoir été passé directement entre l'expéditeur originaire et le transporteur non routier, et celle d'une scission du transporteur unique (c.-à-d. à la fois routier et non routier) en deux personnages différents⁽¹⁾.

a) Cas où le transporteur routier et le transporteur non routier sont deux personnes différentes (2^e et 3^e phrases du par. 1^{er} de l'art. 2 CMR). On a recouru à la fiction d'un "contrat supposé", c.-à-d. d'un contrat lequel, théoriquement, serait intervenu directement entre, d'une part, l'expéditeur de la marchandise ayant fait l'objet du contrat de transport routier et, de l'autre, le transporteur non routier, et lequel aurait eu pour objet exclusivement cette marchandise. Il y a donc une différence fondamentale d'objet dans les deux rapports contractuels - effectif et supposé - qui exclut, dès le départ et faute d'objet commun, tout chevauchement ou contradiction entre les règles de responsabilité les régissant respectivement.

Mais il serait évidemment impossible d'arriver à une détermination précise et surtout sûre de la responsabilité encourue pour le transport non routier, au moyen d'une référence à un contrat "supposé", si la loi réputée applicable audit contrat non routier laissait le champ libre à la volonté des parties et autorisaient celles-ci à stipuler notamment des clauses d'exonération. La référence eût été vidée de toute valeur pratique et eût fait disparaître la base même du système ainsi élaboré. D'où la solution, protectrice de l'ayant droit à la marchandise, de la 2^e phrase du par. 2, d'après laquelle la référence susdite ne serait admise que "dans tous les cas où la responsabilité contractuelle du transporteur non routier se trouvait, pour le mode

(1) On aperçoit sans peine la portée sérieuse de cette distinction sous l'empire de la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements maritimes, le camion chargé devant certainement être considéré, avant le Protocole de 1968 tout au moins, comme un "colis" aux termes de l'art. 4, par. 5 de cette Convention maritime.

de transport utilisé, soumise à des dispositions impératives, telles que celles de la Convention de Bruxelles, de la CIM, de la Convention de Varsovie ou de lois nationales conçues dans le même esprit" (Hostie, Note cit., p. 67). Cette solution paraît équitable pour les deux parties en cause. En effet, la responsabilité, ainsi affirmée, du transporteur routier trouve sa contrepartie dans ses possibilités de recours contre le transporteur non routier, tandis que l'expéditeur ne se serait certainement pas trouvé dans une situation meilleure s'il avait dû contracter, ou s'il avait fait contracter, lui-même directement le transport de sa marchandise avec le transporteur non routier.

Au contraire, quand font défaut des dispositions impératives sur la responsabilité du transporteur pour perte, avarie ou retard à la livraison, ce savant équilibre est rompu. Il faut alors protéger l'ayant droit auquel est ainsi imposé un régime de responsabilité défavorable sur le parcours non routier: tantôt par la force même des choses lorsque toute disposition impérative fait défaut (p.ex. en navigation intérieure; pour le retard à la livraison en navigation maritime, etc.), tantôt délibérément (p.ex. choix d'un transporteur d'un pays non contractant à une Convention internationale régissant par ailleurs le transport non routier). Pour combler ce "trou" dans le système de détermination de la responsabilité, la dernière phrase du par. 1^{er} de l'art. 2 affirme qu'en pareil cas, la responsabilité CMR proprement dite reprend tout son empire.

Comment le mécanisme de référence qui vient d'être exposé va-t-il jouer ?

Dans sa 1^{ère} phrase, le par. 1^{er} de l'art. 2 CMR commence par affirmer, dans le souci de protection susvisé, le principe de l'appliquabilité "tous azimuts" - si l'on peut dire - de la Convention, qui a fait oiller certains; ce principe est aussitôt redimensionné par le "Cependant" qui ouvre la 2^e phrase de ce même paragraphe et qui indique la juste portée de la référence⁽¹⁾. L'application de ce principe sera exclue s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison

(1) V., au contraire, sur les possibilités réelles de conflit entre les dispositions à portée générale de la CIM et les Conventions pouvant régir d'autres modes de locomotion dont les entreprises sont inscrites sur la liste des lignes régulières complétant la voie ferrée et, par là, "soumises à toutes les obligations imposées ... aux chemins de fer" par la CIM (art. 2, par. 2), l'analyse pénétrante de Rodière (Les transports mixtes fer-mer, dans Bulletin des transports, n° 1407 (29 janvier 1969), p. 30-31).

survenu au cours du transport non routier: a) n'a pas été causé par la faute du transporteur routier; et b) provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier.

Cela allait peut-être sans dire. Evidemment, la faute du transporteur routier, expéditeur de son camion contenant la marchandise du véritable expéditeur, sera évidemment évasive de la responsabilité du transporteur non routier si le fait n'a pu se produire qu'au cours du transport assuré par ce dernier (v. p.ex. Conv. de Varsovie, art. 21). Mais il valait sans doute mieux le dire, comme il valait également mieux dire que le fait dommageable doit n'avoir pu se produire qu'en raison du transport routier. Cette précision, sans doute superflue, ne peut pas nuire, remarque Hostie (Note, cit., p. 68) qui illustre d'un exemple la portée de ces termes:

"Si une avarie résulte de l'action du roulis parce que la marchandise n'avait pas été convenablement arrimée dans le camion, il s'agit bien d'un dommage survenu au cours du transport par mer, mais non d'un dommage survenu en raison de ce transport, car la cause du dommage n'est pas le roulis, supposé inoffensif pour une marchandise convenablement arrimée dans le véhicule, mais la négligence du personnel qui a chargé le véhicule sans tenir compte du parcours maritime qu'il devait effectuer."

D'ailleurs, comme l'ajoute encore Hostie, "Les mots "dans la mesure" permettent au juge de faire une équitable répartition au cas où il estimerait que la responsabilité est, pour partie, celle du droit routier et, pour partie, celle du droit afférent au mode de transport utilisé pour le transport du véhicule chargé".

b) Cas où le transporteur routier et le transporteur non routier sont une seule et même personne ("transporteur unique") (par. 2 de l'art. 2 CMR). Ici il est évidemment impossible pour ce transporteur de contracter avec lui-même, comme d'être responsable comme transporteur non routier vis-à-vis de lui-même comme transporteur routier, ou d'exercer un recours intérieur quelconque puisqu'on ne saurait s'assigner soi-même. Devant le problème, les auteurs de la CMR se sont vus obligés de recourir encore à une autre fiction - qui calque assez bien une pratique assez courante⁽¹⁾ - consistant à découper le transporteur unique en deux person-
nages différents: pour reprendre les termes du par. 2 de l'art. 2, tout

(1) Dans la pratique, les transporteurs uniques constituent souvent des firmes séparées mais contrôlées par eux, ce qui ne les fait pas apparaître à la première personne sur tous les tableaux.

comme si ses deux fonctions (de routier et de non routier) "étaient exercées par deux personnes différentes", ce qui permet donc à sa responsabilité, sous l'un ou l'autre aspect, "d'être également déterminée par le par. 1^{er}."

La question doit donc être examinée sous l'angle de l'ayant droit à la marchandise: ici quelques distinctions s'imposent. Si le dommage est survenu sur le parcours routier, il n'y aura évidemment pas de problème puisque le transporteur unique est, par hypothèse même, également un transporteur routier CMR(1). Par contre, si le dommage est survenu sur le parcours non routier, l'ayant droit pourra faire usage, en vertu du par. 2 de l'art. 2, de la faculté de découper les fonctions de ce transporteur en deux. D'une part, il pourra s'adresser au personnage "routier", c.-à-d. indirectement et sur la base du renvoi contenu dans le par. 1^{er} de l'art. 2 de la CMR qui fait répondre le transporteur routier, dans certaines hypothèses, selon le droit non routier. Mais, d'autre part, rien dans la CMR ne fait obstacle à la faculté pour l'ayant droit de faire appel à la responsabilité du transporteur unique comme personnage "non routier", que ce soit sur la base de lois nationales ou d'une Convention internationale applicables; mais alors il va de soi que l'ayant droit ne pourra demander au personnage non routier que la réparation des dommages survenus au cours du transport non routier, et uniquement la réparation des dommages qui ne seraient pas survenus si ce transport non routier n'avait pas eu lieu.

En se plaçant sous l'angle de la responsabilité, on constate que la responsabilité du transporteur unique scindé dans ses deux fonctions sera identique. L'ayant droit pourra se baser, tantôt sur la CMR et par le biais de l'art. 2 sur le droit non routier, tantôt directement sur le droit non routier, sans qu'il puisse y avoir de contradiction entre les deux régimes qui règlent deux relations qui lient les mêmes parties et qui coexistent avec des fondements juridiques différents même si, à la faveur de cette scission, l'ayant droit pouvait - éventuellement - arriver à obtenir quelque chose de plus du personnage non routier.

(1) Si le parcours sur lequel le dommage est survenu est inconnu, il n'y aura pas de problème non plus, puisqu'on ne peut prouver qu'il est survenu au cours du transport autre que la route et qu'on appliquera le principe général qu'en cas de transport "superposé", la CMR s'applique pour l'ensemble du transport (1^{ère} phrase du par. 1^{er} de l'art. 2)

En conclusion, la CMR règle uniquement des responsabilités découlant de la conclusion d'un contrat de transport routier. Elle ne vise nulle part la responsabilité de celui qui effectue un transport non routier, même en cas d'identité de transporteurs. Pour le cas des transports "superposés" on rencontrera donc deux régimes coexistants, ayant des bases juridiques diverses mais nullement contradictoires.

B. L'art. II de la Convention de Guadalajara déclare: "Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'art. 1^{er}, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second pour le transport qu'il effectue".

Et l'art. 1^{er}, lettre b) : "(Dans la présente Convention) "transporteur contractuel" signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passage ou de l'expéditeur".

Il peut paraître opportun de reproduire aussi la version anglaise de cette lettre b): " "contracting carrier" means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor".

Il convient de rappeler aussi la définition que l'art. 1^{er}, lettre c), donne du transporteur de fait: "(Dans la présente Convention), "transporteur de fait" signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire".

L'art. II de la Convention de Guadalajara, de même que les dispositions et notions auxquelles il renvoie, n'est, quant à la forme, guère mieux à l'abri de reproches que ne l'est l'art. 2 CMR. En effet, on peut estimer insatisfaisant, sous l'angle de la précision et d'une bonne technique rédactionnelle, le renvoi que cet art. II fait, pour définir le contrat faisant l'objet de la Convention, à une définition contenue - à un deuxième degré - dans une autre définition, celle du transporteur contractuel, qu'il est permis, avec certains auteurs, de trouver peu heureuse⁽¹⁾. On remarquera, en outre, quant à la définition du transporteur contractuel, une différence de forme (à laquelle on pourrait risquer de donner mentalement - sans doute à tort - une portée de fond) entre la version anglaise et les versions française et espagnole: la précision "as a principal" ne figure que dans la version anglaise. Il faut bien reconnaître que cette différence perpétue en une certaine mesure la confusion à laquelle on s'était proposé de porter remède à Guadalajara, entre les conceptions continentales et anglo-saxonnes au sujet de la notion de transporteur par air figurant dans la Convention de Varsovie⁽²⁾. La portée de cette précision a déjà donné lieu à des incertitudes, notamment - ce qui mérite d'être relevé ici - en ce qui concerne l'application de la notion de transporteur contractuel aux

(1) Sur les controverses relatives à la notion de transporteur par air dans la Convention de Varsovie entre les continentaux (pour qui le transporteur est celui qui s'engage contractuellement, en son propre nom, à effectuer le transport) et principalement les anglo-saxons (pour qui le transporteur (l'"operator") est celui qui exécute le transport), v. Werner Guldemann, Internationales Luft-transportrecht, Zürich 1965, ad art. 1^{er}, n° 10, pp. 24-25.

(2) Conçue en 1929 dans une optique essentiellement continentale, cette Convention déclare s'appliquer "à tout transport international ... effectué par aéronef ..." (art. 1^{er}, par. 1^{er}) et non "à tout contrat de transport ... etc.", comme le fait l'art. 1^{er}, par. 1^{er} CMR qui est alors suivi d'une disposition spéciale (art. 3) sur la responsabilité des préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du contrat de transport routier (ce qui rend inutile dans le cadre de la CMR - soit dit en passant - une distinction entre transporteur contractuel et de fait).

intermédiaires qui n'assument pas d'obligation de transporter ainsi qu'aux commissionnaires de transport ordinaires, groupeurs ou "freight forwarders"⁽¹⁾.

Un examen approfondi des textes de Guadalajara sort naturellement du cadre de la présente étude. Bornons-nous à constater qu'est transporteur contractuel la personne qui conclut avec l'expéditeur d'une marchandise un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie (c.-à-d. un contrat de transport international par air), ce qui le soumet aux règles de cette Convention pour la totalité du transport envisagé par ce même contrat. Est, au contraire, un transporteur de fait la personne autre que ce transporteur contractuel qui, à ce autorisé par ce dernier et sans être un transporteur successif⁽²⁾, effectue tout ou partie du transport prévu au contrat de transport régi par la Convention de Varsovie. Nous nous trouvons donc, pour l'un comme pour l'autre de ces deux genres de transporteurs, exclusivement dans le cadre du contrat de transport par air tel que le régissent les Conventions aériennes.

C. Si l'exposé ci-dessus a été quelque peu minutieux, la raison en est que l'UNIDROIT a estimé qu'une analyse détaillée des dispositions des deux Conventions aurait porté à la conclusion qu'il s'agissait des deux volets bien séparés mais logiquement unis d'un diptyque et que les

(1) V. notamment J.J. Koutalidis, The new Guadalajara Convention, 1st World Conference World Peace Through Law, 1953, Doc.T 3/22, p. 2-3) et les auteurs cités. Pour Koutalidis, le "middle-man" est un "contracting carrier"; dans le même sens, Sundberg, Air Charter, 1962, p. 389. Contra: Guldemann, op.cit., ad art. I, n° 5, p. 210. V. les mêmes auteurs en ce qui concerne les commissionnaires de transport.

(2) V. les critiques de Koutalidis (op.cit., p. 3) sur ce point, ainsi que certaines réserves de Guldemann (op.cit., ad art. II, n° 9, p. 211.

craintes de contradiction entre ces dispositions sont plutôt le fruit d'un malentendu. On s'en convaincra en appliquant les principes illustrés plus haut sur un plan général dans le sect. A, aux divers cas qui peuvent se rencontrer quand un camion contenant des marchandises en transport routier international est mis à bord d'un aéronef effectuant un parcours par air international.

1^{er} cas : Le transporteur routier et le transporteur aérien sont deux personnes différentes. Par hypothèse même, le contrat conclu entre le transporteur routier et l'expéditeur de la marchandise et ayant le transport de celle-ci pour objet tombe sous le coup de la CMR. D'autre part, pour le parcours aérien, ce transporteur routier conclut avec un transporteur aérien un contrat de transport international par air ayant pour objet le transport de son camion contenant la marchandise (et sans doute aussi d'autres) sans rupture de charge: dans ce contrat-ci, le transporteur routier est un expéditeur aux termes des art. 5 et s. de la Convention de Varsovie⁽¹⁾.

Aux termes du principe général du par. 1^{er} de l'art. 2 CMR, malgré le hiatus aérien, "la Convention (CMR) s'applique pour l'ensemble du transport". Mais on a vu que ce principe est immédiatement limité dès le début de la 2^e phrase par un énergique "Cependant". Cependant donc, pour le parcours aérien, s'il est prouvé: a) que le dommage est survenu au cours du transport; b) qu'il n'est pas dû à la faute du transporteur routier; c) qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport aérien; et d) que le transport aérien tombe sous le coup de la Convention aérienne (dont - on le sait - les disposi-

(1) Le transporteur assume ici en quelque sorte, "ante litteram", une position de garant dans un "network system", telle qu'on la retrouve plus tard dans les projets de Convention sur les transports combinés de l'UNIDROIT et du CMI (ou dans d'autres encore, sur la commission de transport et sur le contrat de voyage). Ainsi, pour certains dommages, le renvoi à la loi du transport sous-jacent a-t-il pour effet, en pratique, de ne pas faire payer le transporteur routier - pour un dégât qu'il n'a ni causé ni pu empêcher - plus que ce qu'il pourra lui-même réclamer du transporteur sous-contractant en se retournant contre lui. En même temps, on donne à l'ayant droit la totalité de ce qui pourra être obtenu du vrai responsable quand celui-ci est le transporteur sous-contractant.

tions sont de droit impératif)⁽¹⁾, la détermination de la responsabilité du transporteur routier se fait, non d'après les règles de la CMR mais "in abstracto" comme si un transport par air avait été conclu, conformément à la Convention de Varsovie, entre l'expéditeur CMR originaire et le transporteur par air pour le seul transport de la marchandise. Ce contrat "supposé" coexiste à côté du contrat effectif susmentionné pour le transport par air du camion chargé, entre autres, de la marchandise susdite, en vertu duquel le transporteur aérien répond envers son client expéditeur du camion, le transporteur routier: cette relation contractuelle est en dehors du champ d'application de la CMR et tombe directement sous le coup de la Convention de Varsovie, ou même sous celui de la Convention de Guadalajara, si le transport par air est effectué par un autre transporteur aérien (transporteur de fait) que le transporteur aérien avec lequel le transporteur routier avait contracté. Le transporteur aérien peut aussi être responsable, à titre délictuel ou quasi-délictuel, vis-à-vis de l'ayant droit de la marchandise mais, elle aussi, cette relation est en dehors du champ d'application de la CMR. Il n'y a donc aucune contradiction entre les Conventions.

Sur le plan pratique, l'effet de ces deux contrats distincts quant au parcours aérien sera le même. En effet, s'il est prouvé que la marchandise subit un dommage à bord du camion au cours du transport aérien, non causé par une faute du transporteur routier et provenant d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport aérien, la responsabilité du transporteur routier vis-à-vis de l'ayant droit sera déterminée, aux termes mêmes de la CMR, d'après la Convention de Varsovie (sur la base du contrat "supposé" entre l'expéditeur et le transporteur aérien). A son tour, dans le cadre du contrat "effectif" régi directement par la Convention de Varsovie, la responsabilité du transporteur aérien vis-à-vis du transporteur routier pour le dommage en question ne pourra évidemment qu'être la même. Au cas où, au contraire, le dommage aurait été causé par une faute du transporteur routier, d'un côté, la condition correspondante contenue dans la 2^e phrase de l'art. 2 ne serait pas satisfaite et la CMR resterait - logiquement - applicable; de l'autre côté, dans le cadre du contrat "effectif" où le transporteur routier/expéditeur apparaîtra comme la personne lésée, le transporteur aérien pourra facilement écarter sa responsabilité pour le dommage en question en invoquant l'art. 21 de la Convention de Varsovie. Il n'y a, ici encore, ni chevauchement ni contradiction.

(1) Il faut laisser de côté ici, comme non pertinent aux fins de cette étude, le cas d'une loi aérienne nationale qui serait de droit impératif; en effet, elle ne tomberait pas sous le coup de la Convention de Guadalajara, bien qu'aux yeux de la CMR, elle puisse être retenue aux termes de la 2^e phrase du par. 1^{er} de l'art. 2.

2^e cas : Le transporteur routier et le transporteur aérien sont une seule et même personne (transporteur unique) qui effectue elle-même le transport par air. D'après la fiction analysée plus haut (supra, sect. A), elle est découpée en deux (art. 2, par. 2 CMR). Dans sa fonction de transporteur routier, elle répond dans certains cas selon le droit aérien, mais indirectement et sur la base de la CMR; dans sa fonction de transporteur par air, elle ne pourra être responsable envers elle-même, aussi transporteur routier. D'autre part, du point de vue de l'ayant droit - comme dans le cas précédent - celui-ci pourra se baser sur la CMR (en vertu du renvoi au par. 1^{er} contenu dans le par. 2 de l'art. 2); mais rien dans la CMR ne l'empêche de faire appel à la responsabilité du transporteur unique en sa qualité de transporteur aérien, bien entendu pour les seuls dommages survenus au cours du transport aérien et qui ne seraient pas survenus si ce transport n'avait pas eu lieu. Ici encore, aucune contradiction n'est possible entre les deux Conventions qui régissent - répétons-le - deux relations entre les mêmes parties dont les bases juridiques sont différentes et qui coexistent l'une à côté de l'autre.

3^e cas : Le transporteur routier et le transporteur aérien sont une seule et même personne, mais le transport aérien est effectué par un "transporteur de fait", sur la base d'une autorisation (présumée) du transporteur unique. Ici, ce dernier répondra comme dans le 2^e cas mais dans le cadre de la Convention de Guadalajara comme "transporteur contractuel". A côté de sa responsabilité, on trouvera celle du "transporteur de fait", celui qui a effectivement exécuté le transport par air. Ce transporteur de fait n'a absolument rien à voir avec le transport routier; son personnage n'est pas coupé en deux comme celui du transporteur unique; sa responsabilité est uniquement celle de la Convention de Guadalajara (art. II), c.-à-d. qu'il est soumis à la Convention de Varsovie pour le seul transport qu'il effectue. C'est dans ce seul cadre qu'il peut être appelé à répondre envers l'ayant droit: cette relation, de même qu'une responsabilité éventuelle à titre délictuel ou quasi-délictuel, sont évidemment étrangères au champ d'application de la CMR. Echappent aussi à la CMR les recours éventuellement dirigés contre lui par le transporteur routier/aérien contractuel: une question qui paraît laissée à la loi nationale applicable. Même le droit d'appel en intervention d'un transporteur à l'autre devant le tribunal saisi, réglé par la "lex fori" d'après la Convention de Guadalajara (art. VII), est étranger à la CMR. Encore une fois, on n'aperçoit aucune contradiction entre les Conventions dans ce cas.

Ces conclusions, après cette analyse détaillée, pourraient sans doute suffire pour dissiper les hésitations de la communication britannique. Il semble cependant désirable d'y ajouter une précision servant à clarifier le malentendu qui apparaît dans l'exemple pratique des par. 3 et 4 de cette communication. Malentendu qui a pour origine évidente la non-application à cet exemple de la fin de la 2^e phrase du par. 1^{er} de l'art. 2 CMR, laquelle phrase forme un tout indivisible. Le texte de l'exemple mériterait ainsi d'être complété (à la 2^e phrase du par. 3 de la communication, après les mots "au cours et en raison du transport par air") comme suit: "... : auquel cas la responsabilité du transporteur routier (envers l'ayant droit à la marchandise) est déterminée non pas par la CMR, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur par air eût été déterminée si un contrat de transport (par air) avait été conclu entre l'expéditeur (de la marchandise) et ledit transporteur par air pour le seul transport de la marchandise, conformément aux dispositions impératives de la Convention de Varsovie (et, le cas échéant, de Guadalajara)".

Il se dégage donc du syllogisme ainsi complété un tableau tout à fait rassurant. On y voit, en effet, que la CMR se garde bien d'empiéter sur le domaine des Conventions aériennes, ce qu'illustre d'ailleurs clairement l'examen de la situation qui se présentera dans les trois cas, repris sous a), b) et c) au par. 4 de la communication du Royaume-Uni:

a) Ainsi, dans le cas a), "Lorsque le transporteur routier s'est engagé à transporter des marchandises sur un parcours international et qu'en vertu des clauses du contrat, le véhicule servant au transport des marchandises doit être lui-même transporté par air sur une partie de ce parcours", la situation sera la suivante:

1) La responsabilité de la CMR s'appliquera au transporteur routier s'il n'est pas prouvé que le dommage n'a pas été causé par la faute du transporteur routier et s'il n'est pas prouvé que ce dommage provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport par air.

2) La responsabilité de la Convention de Varsovie (le cas échéant, de Guadalajara) s'appliquera au transporteur routier s'il est prouvé que le dommage n'a pas été causé par la faute du transporteur routier et s'il est prouvé que ce dommage provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport par air. Elle aura pour base un contrat de transport aérien supposé stipulé pour la seule marchandise entre l'expéditeur CMR et le transporteur aérien.

3) La responsabilité de la Convention de Varsovie (le cas échéant, de Guadalajara) s'appliquera au transporteur aérien en cas de dommages au camion et/ou aux marchandises qu'il contient (donc indirectement à la marchandise de l'expéditeur CMR) sur la base du contrat effectivement stipulé pour ledit camion ainsi chargé, entre le transporteur routier (expéditeur du camion) et le transporteur aérien.

b) Dans le cas b), "Lorsque les marchandises subissent une perte, une avarie ou un retard (à la livraison) au cours du transport par air", la situation sera la suivante:

Sous 1) et 2) ci-dessus, tantôt la CMR et tantôt la Convention de Varsovie seront applicables. Dans l'hypothèse du 2), le transporteur routier qui aura ainsi dédommagé son expéditeur sur la base de la Convention de Varsovie doit pouvoir se retourner dans le cadre du 3) contre son propre transporteur aérien effectif.

c) Enfin, dans le cas c), "Lorsqu'on ne peut prouver que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport par air":

1) La Convention de Varsovie ne s'appliquera pas, parce que la partie qui invoque le dommage reste en défaut de prouver qu'il s'agit d'un dommage "aérien", c.-à-d. tombant sous le coup de la responsabilité qu'elle édicte.

2) La CMR s'appliquera, puisqu'en l'espèce la restriction apportée dans la 2^e phrase du par. 1^{er} de son art. 2 à son principe général d'application vient à disparaître parce qu'inapplicable dans le cas d'espèce.

Ainsi peut-on donc constater - de l'avis du Secrétariat de l'UNIDROIT - que les deux Conventions étudiées ici ne s'appliquent pas à la fois sur trois points essentiels ce qui eût sinon pu engendrer des contradictions, origine des préoccupations britanniques. Par ailleurs, les différences existant entre les deux Conventions sur le plan des responsabilités de leurs conséquences sont bien connues. Elle correspondent à des régimes et à des risques différents. Différence ne signifie pas contradiction; tout au plus, ces différences servent-elles à mettre en lumière qu'il serait très difficile sinon impossible de tenter de les niveler, comme on a pu le constater à l'occasion des efforts accomplis jusqu'ici dans le domaine du contrat de transport combiné proprement dit.

II.

Le deuxième groupe de propositions d'amendement a pour origine un rapport élaboré, en son propre sein, par l'Union internationale des transports routiers (IRU). L'IRU s'est ensuite mise d'accord avec la Chambre de commerce internationale (CCI) pour soumettre des propositions communes de révision de la CMR (indiquées ci-après par: "propositions IRU/CCI"), en soulignant le caractère partiel de la demande de révision "volontairement limitée à quelques articles considérés comme essentiels". Ces propositions ont pour objet 8 articles et un Titre de la Convention, outre l'introduction d'un article nouveau et la procédure même de révision de la Convention: à leur tour, les propositions relatives à chaque article contiennent souvent deux sous-propositions ou même plus: leur examen portera à la fois sur les textes proposés et sur l'exposé des motifs qui les accompagne.

Ad art. 3

Les propositions IRU/CCI voudraient ajouter à l'art. 3 un par. 2 ayant pour objet d'exclure que le conducteur du camion (notamment quand il cherche du fret de retour à l'étranger, loin du siège du transporteur) puisse conclure, sans un mandat spécial constaté par écrit, certains accords entraînant pour le transporteur des risques que lui seul est en mesure d'apprécier et donc d'accepter ou de refuser: en cas de transport de marchandises dangereuses ("de jure condito" art. 22 nouveau), de déclaration de valeur (art. 24) et de déclaration d'intérêt spécial à la livraison (art. 26).

Deux observations préliminaires s'imposent.

1^o) Il ne semble pas que l'art. 22 actuel implique un accord quelconque du transporteur: à juste titre d'ailleurs, puisqu'il n'existe pas à sa charge d'obligation de transporter, comme il sera souligné plus loin à propos de cette disposition. "De jure condito", la référence faite à l'art. 22 (actuel) paraît donc sans objet (v. aussi infra, les observations relatives à l'art. 22).

L'art. 3 CMR (dont on retrouve le principe dans d'autres Conventions et projets de Conventions d'unification dans le droit des transports) a pour seul but d'attribuer au transporteur routier, aux fins de la Convention, tout comme s'il les avait posés lui-même, les actes et omissions de ses préposés, représentants et autres personnes

aux services desquelles il recourt pour l'exécution du (contrat de) transport. Il n'a pas pour but de traiter des pouvoirs de passer ou non des actes juridiques de la part des préposés, etc. du transporteur. En effet, la Convention ne s'occupe nullement de la détermination de qui a la capacité de contracter pour le transporteur et à quelles conditions: dès lors, il ne semble guère désirable, sinon même dangereux, de vouloir introduire des problèmes d'habilitation, d'ailleurs pour certains cas ou pour certains préposés seulement, dans une Convention destinée à régler le contrat de transport entre le transporteur et les ayants droit à la marchandise.

2°) Un autre point suscite encore de sérieuses perplexités. Le par. 2 proposé prévoit la remise matérielle à l'expéditeur d'une autorisation écrite du transporteur, habilitant le conducteur du véhicule à donner l'accord prévu dans ces cas particuliers. Or, le texte proposé ne tranche pas le point de savoir si cette autorisation écrite devra être spéciale (c.-à-d. donnée pour chaque contrat de transport où cette question se présente) ou générale (c.-à-d. habilitant une fois pour toutes un conducteur "de confiance" à stipuler ce genre d'accords particuliers).

Dans le premier cas, après avoir interpellé son patron, le chauffeur devrait attendre sur les lieux, avec son camion, l'arrivée de l'autorisation écrite à remettre par lui à l'expéditeur. Dans la seconde hypothèse, le transporteur devrait remettre à son chauffeur, au départ, un bon nombre d'autorisations en blanc, puisque l'autorisation serait nécessaire dans chaque cas et qu'il ne pourra jamais prévoir à l'avance si son chauffeur sera appelé à stipuler en route de tels accords, ni leur nombre ni leur nature.

L'une et l'autre de ces procédures seraient évidemment antiéconomiques et la source de complications extrêmes pour le transporteur lui-même qui préférera sans doute rechercher une solution plus satisfaisante, en termes de formation professionnelle de ses préposés, au sein de sa propre entreprise.

Du point de vue de l'usager enfin, l'expéditeur qui serait désireux de stipuler, aux termes de la Convention, l'un de ces accords spéciaux risquerait de se trouver dans une position très fâcheuse s'il se fiait à l'apparence d'un préposé, régulièrement habilité pour le reste, qui ne lui aurait pas remis l'autorisation écrite spéciale, proposée ici. Si la sanction d'une telle exigence exorbitante des rapports commerciaux normaux était la nullité de la stipulation, les conséquences préjudiciables pour l'usager seraient évidentes. L'indemnité pour la valeur déclarée ou pour l'intérêt à la livraison se trouverait écartée,

à la grande surprise de cet usager, pour en revenir au droit commun, et tout le système qui est à la base de la responsabilité prévue dans la Convention s'en trouverait profondément ébranlé.

Ad art. 6

A propos des indications obligatoires de la lettre de voiture (par. 1^{er}), deux propositions ont été faites par l'IRU/CCI.

1°) D'après la première, à la lettre i), on se limiterait à parler des "modalités de paiement", parce que les divers éléments visés dans la lettre i) actuelle peuvent ne pas être déterminés ou déterminables lors de l'établissement de la lettre de voiture ou qu'ils devraient rester couverts par le secret des affaires.

Les motifs, tirés de la pratique, et donnés à l'appui de cette proposition semblent en eux-mêmes assez convaincants. Toutefois, il est à noter que les mentions relatives aux frais à la charge de l'expéditeur et au montant du remboursement à percevoir à la livraison, figurent déjà en tout cas parmi celles que la lettre doit contenir "le cas échéant" aux termes des lettres b) et c) du par. 2 de cet article. Il est donc permis de douter que l'amendement proposé puisse justifier une révision de la CMR dans l'immédiat, d'autant plus que cette mention, comme la plupart des indications de la liste de l'art. 6, est dépourvue de sanction (v., à ce propos, les critiques de Rodière (op.cit., p. 300)).

2°) La deuxième proposition consisterait à introduire une nouvelle lettre l), à la fin du par. 1^{er}, afin de préciser dans la lettre de voiture si le chargement ou le déchargement a été effectué par le transporteur ou si celui-ci n'a pas effectué l'arrimage, afin de faciliter la preuve en cas de discussions ultérieures sur ce point.

D'un point de vue purement rédactionnel, il semble tout d'abord, que si cette proposition était retenue, le texte correspondant devrait trouver place avant et non après la lettre k) actuelle (la "paramount clause" qui ferme toujours traditionnellement l'énumération plus ou moins longue des indications à porter obligatoirement sur les titres de transport).

Pour ce qui regarde ensuite les arguments tirés d'autres textes conventionnels, il faut observer, quant à la CIM, que les indications proposées ici ne figurent pas parmi celles prévues à l'art. 6, qui est le siège de la matière dans cette Convention. L'accord spécial visé à l'art. 14 CIM (cité dans le commentaire de l'IRU/CCI) concerne seulement les modalités de chargement; cette disposition ne rend pas obligatoire l'inscription dans la lettre de voiture ferroviaire de cet accord mais en fait une condition de son opposabilité à la règle générale posée au début du même art. 14. Quant au projet UNIDROIT sur la commission de transport, la lettre h) du par. 1^{er} de l'art. 27 concerne, elle aussi, seulement le cas où le chargement aurait été effectué par le commettant; d'autre part, il faut se rappeler que ce projet s'applique à un rapport d'une nature toute particulière - fiduciaire - entre un commettant et un commissionnaire, et que ce dernier n'effectue qu'exceptionnellement lui-même tout ou partie du transport.

D'une manière générale, c'est le transporteur routier qui procède en principe aux opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement, en y apportant toute sa diligence et toute son expérience professionnelle, ce qui justifie la responsabilité mise à sa charge par la Convention. Celle-ci permet toutefois audit transporteur de se décharger de sa responsabilité quand ces opérations ne sont pas effectuées par lui (art. 17, par. 4 lettre c), combiné avec l'art. 18, par. 1 et 2) et l'on comprend donc l'intérêt que le transporteur peut avoir à se faciliter la preuve de ces faits. Mais cet intérêt même conduira un transporteur prudent à se servir de la faculté que lui offre le par. 3 du même art. 6 CMR, sans devoir ajouter une douzième mention obligatoire à l'énumération déjà longue du par. 1^{er}.

Ad art. 13

Deux propositions d'amendement sont aussi faites pour cet article par l'IRU/CCI.

1^o) La première consiste à remplacer dans la 1^{ère} phrase du par. 2 de l'art. 13 les mots "aux termes du par. 1^{er} de cet article" par les mots "aux termes des art. 12 et 13". Suivant le texte actuel, le destinataire, pour pouvoir se prévaloir du droit de se faire remettre la marchandise après son arrivée au lieu prévu pour sa livraison, est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture, le transporteur étant garanti par son droit de rétention ou par une caution. D'autre part, d'après l'art. 12, les droits de disposition et de donner des instructions nouvelles reviennent en principe à l'expéditeur

mais peuvent aussi (par. 2 et 3), dans certains cas, appartenir au destinataire. La portée de l'amendement proposé serait d'ajouter en fait une autre condition - le paiement des créances résultant de la lettre de voiture - à celles que contient déjà le par. 5 de l'art. 12.

En dehors même du principe de cette condition supplémentaire (que, le cas échéant une bonne technique de rédaction devrait placer plutôt dans l'art. 12) sur lequel il est permis de faire des réserves, pourquoi introduire une différence de traitement entre le destinataire et l'expéditeur, puisque, bien entendu, l'exercice des droits de ce dernier continuerait à rester par ailleurs indépendant du paiement des créances résultant de la lettre de voiture ? Seule la livraison définitive de la marchandise au destinataire (et non une variation des modalités d'exécution du contrat) peut déclencher pour ledit destinataire l'obligation corrélatrice du paiement des créances résultant de la lettre de voiture et l'exercice éventuel d'un droit de rétention de la part du transporteur (évidemment irréalisable en cas d'instructions nouvelles). Pour ces raisons d'ordre logique et juridique, cette proposition semble donc mal justifiée.

2°) La deuxième proposition a pour objet d'ajouter un par. 3 à l'art. 13, d'après lequel le prix du transport devrait rester dû au transporteur, en cas de perte de la marchandise non imputable à ce dernier, pour la partie du transport déjà accomplie, "si ce prix est récupéré à charge d'un tiers". Abstraction faite de l'imprécision de ce membre de phrase final (notamment en ce qui concerne la nature et la portée de notions comme celles de "récupération" ou de "tiers"), il faut remarquer sur un plan plus général, que tous les problèmes liés au paiement du prix du transport sont restés, à juste titre sans doute vu leur délicatesse, en dehors de la Convention; ils peuvent cependant se poser dans des cas bien plus graves (p.ex. impossibilité d'exécution ou résiliation de la part d'une des parties). C'est pourquoi il semble souhaitable de ne pas les faire pénétrer dans la sphère de la Convention sur un point secondaire qui peut être laissé au droit commun.

Ad art. 17

La proposition IRU/CCI tend à considérer expressément dans le par. 4 de l'art. 17, dans une lettre e) nouvelle, l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air sur la survenance d'un dommage subi par la marchandise. La lettre d) de ce paragraphe prévoit déjà l'exonération de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie due à la "nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment..":

suit alors une liste de causes purement exemplative, où ne figure pas, il est vrai, l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air. D'autre part, cette influence est prise en considération à l'art. 18. Cet article règle d'une manière générale les questions relatives au fardeau de la preuve et consacre son par. 4 au cas particulier où la marchandise est transportée sur un véhicule aménagé en vue de la soustraire à ladite influence. Ce paragraphe vise par un renvoi exprès l'exonération de la lettre d) de l'art. 17, par. 4, en imposant en ce cas au transporteur une preuve spéciale. De ce renvoi, on peut donc déduire, "de jure condito", que l'influence des facteurs susmentionnés rentre déjà dans la cause d'exonération prévue dans cette lettre d): peut-être aurait-il été préférable que les auteurs de la CMR eussent, pour compléter le renvoi dans un but de clarté, ajouté cette influence à l'énumération exemplative sur laquelle se termine cette lettre.

L'adjonction proposée par l'IRU/CCI aurait pour effet de décharger le transporteur de toute responsabilité chaque fois que la perte ou l'avarie résulterait de l'influence des facteurs susmentionnés et que l'expéditeur n'aurait pas demandé d'effectuer le transport au moyen de véhicules spécialement aménagés à cette fin.

Une première remarque, de pure forme: l'expression générique "à cet effet", in fine, dans cette lettre e) aurait peut-être gagné à être remplacée par une formule plus précise, p.ex. "en vue de soustraire les marchandises à cette influence".

Une autre remarque touche à la fois la forme et le fond. L'amendement proposé risque de ramener dans le cadre de l'art. 17 des questions de preuve, alors que les Gouvernements ont expressément voulu à la CEE/ONU (à la différence du projet UNIDROIT de 1952) consacrer un article spécial à ces questions, l'art. 18. Peut-être est-ce dans cet esprit que l'IRU/CCI remarquent, en note, que l'amendement à l'art. 17 entraînerait une modification de l'art. 18; mais il faut observer qu'ils ne soumettent pas le texte d'une telle modification et qu'ils n'en précisent ni la nature ni la portée.

Sous l'aspect de l'attribution du fardeau de la preuve et des conséquences de l'obligation, qui serait ainsi mise à la charge de l'expéditeur, de faire une demande expresse d'engins spéciaux, le membre de phrase "si l'expéditeur etc. ..." peut ne pas sembler très satisfaisant. A cet égard, il faut attirer l'attention sur les difficultés dont le formalisme ainsi proposé peut être la source pour l'utilisateur. Tel sera le cas s'il s'agit de marchandises à l'égard desquelles, vu leur nature

et pour des raisons élémentaires de bon sens, un transporteur normal n'aura évidemment pas besoin d'une demande expresse et spéciale de son client pour savoir qu'il ne pourra effectuer le transport qu'avec des véhicules spécialement aménagés pour empêcher l'influence dommageable de la chaleur, etc.; ou bien encore quand il s'agira d'un transport s'inscrivant dans le cadre de relations d'affaires continues entre l'expéditeur et le transporteur, où ce dernier transporte, toujours et régulièrement, ce genre de marchandises sur de tels véhicules.

Quant au fond même de la proposition, elle innove en ce qu'elle reviendrait à introduire à l'art. 17, d'une manière explicite, une cause d'exonération nouvelle, s'étendant non plus à certaines marchandises mais à tous les cas où les dommages à la marchandise résulteraient de l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air. Cet élargissement considérable de la sphère d'irresponsabilité du transporteur n'aurait donc de limite que dans le cas d'une manifestation expresse de volonté de l'expéditeur concernant l'emploi d'engins spéciaux.

Si l'on devait accepter la proposition IRU/CCI, il faudrait évidemment tenir compte de ces difficultés et de ces cas où l'équité et le bon sens devraient empêcher l'exonération de jouer, et amender en conséquence le texte proposé, p.ex. de la manière suivante:

"... si l'expéditeur n'a pas demandé que le transport soit effectué par des véhicules aménagés en vue de soustraire les marchandises à cette influence, si l'utilisation de pareils véhicules n'est pas usuelle dans le transport des marchandises en question ou si le transporteur avait ou devait avoir connaissance de la nécessité d'une telle utilisation".

On peut se demander toutefois, en raison notamment des bouleversements profonds qu'il faudrait apporter à l'art. 18 et du caractère purement exemplatif de l'énumération donnée à la lettre d) de l'art. 17, s'il n'est pas préférable, à moins que l'existence de situations vraiment graves ne justifient l'aggravation de la position de l'ayant droit, de s'en tenir au "statu quo". Celui-ci consiste -rappelons-le- à considérer, sur la base du renvoi fait au par. 4 de l'art. 18, que l'influence des facteurs incriminés rentre implicitement dans la règle de la lettre d) du par. 4 de l'art. 17, sous réserve du règlement de preuve spéciale prévu audit art. 18. Il n'est pas superflu de remarquer que les art. 17 et 18 CMR ont été trouvés clairs et justifiés par M. le Prof. Rodière (op.cit., p. 483) après une analyse approfondie.

Quant à l'Accord relatif aux denrées périssables, dont la mise en vigueur par la généralité des Etats ne semble pas encore effectivement réalisée, ses prescriptions d'ordre purement administratif ne semblent pas apporter d'arguments déterminants dans ces questions de droit privé.

Ad art. 22

Les amendements de l'IRU/CCI portent sur les deux paragraphes de l'art. 22 CMR.

1°) En cas de transport de marchandises dangereuses, la 1^{ère} phrase du par. 1^{er} de l'art. 22 CMR met à la charge de l'expéditeur l'obligation très précise de fournir au transporteur des informations détaillées (déclaration qu'il s'agit d'une marchandise dangereuse; indication de la nature exacte du danger; précautions éventuelles à prendre); et il résulte du début de la phrase suivante que la manière normale par laquelle l'expéditeur fournira ces informations, sera de les consigner sur la lettre de voiture.

Dans un par. 1^{er} nouveau (le par. 2 étant amendé en conséquence), la proposition IRU/CCI imposerait, pour ces transports particuliers: a) la stipulation d'un accord spécial entre l'expéditeur et le transporteur; b) l'obligation de mentionner, sur la lettre de voiture ou dans une annexe, cet accord, la nature exacte du danger et les précautions à prendre.

Sur le point a), l'exigence de l'accord du transporteur paraît entièrement superflue. En effet, à la différence du droit ferroviaire, la CMR a pour principe fondamental l'absence d'obligation de transporter, à la charge du transporteur routier; et, puisque ce dernier n'a pas d'obligation de transporter, on peut se demander si, de surcroît, il serait désirable de prévoir encore une autre restriction, source inévitable de complications ultérieures, pour le cas où le conducteur du camion serait appelé à conclure le contrat de transport: on se rappellera, en effet, que les amendements proposés par l'IRU/CCI à l'art. 3 visaient également l'art. 22 nouveau aussi proposé par ces Organisations.

Sur le point b) (sous réserve de précisions qu'on ne trouve pas dans le commentaire de l'IRU/CCI, quant à la portée du terme "annexe"), le système proposé instaurerait un formalisme qui paraît injustifié en cette heure de simplification ou d'élimination de tous papiers ou formalités non strictement indispensables.

Or, tout comme pour l'art. 17 examiné à l'instant, il peut se faire que l'expéditeur remette régulièrement au transporteur, dans le cadre de relations continues, ce genre de marchandises après avoir, une fois pour toutes, attiré son attention sur leur nature, sur les risques encourus et sur les précautions à prendre. Il peut encore se faire qu'en raison même de son expérience professionnelle, le transporteur connaisse, ou doive connaître, la nature exacte du danger présenté par le transport de ces marchandises.

Dans la première hypothèse (abstraction faite d'une réglementation de nature administrative comme l'ADR dans ce domaine de droit privé), des consignes suffisantes, même écrites, auront été données au transporteur. Pourquoi exiger alors de l'expéditeur à chaque envoi des écritures nouvelles vraiment inutiles ? Dans le second cas, pourrait-on admettre qu'un transporteur qui était ou devait être parfaitement conscient de la nature dangereuse des marchandises et des précautions à prendre, puisse se retrancher derrière le manque formel d'une inscription sur la lettre de voiture pour justifier la prise de mesures aussi graves que celles que prévoit le par. 2 ou pour se constituer une facile exonération de responsabilité au détriment de l'expéditeur ?

Il semble donc que la solution prévue dans la 2^e phrase du par. 1^{er} actuel de cet article est sage et mérite d'être conservée, tout comme la 1^{ère} phrase d'ailleurs.

La Convention estime en effet qu'en principe, l'inscription des renseignements pertinents doit avoir sa place dans la lettre de voiture (ce qui se déduit, "a contrario", du début de la 2^e phrase); mais elle se défend d'enserrer sur ce point les parties (et surtout l'expéditeur) dans un carcan formaliste en laissant, quand le bon sens et l'équité le conseillent, la porte ouverte à une preuve dont le fardeau devra logiquement retomber en pareil cas sur l'ayant droit.

2°) Quant aux amendements proposés par l'IRU/CCI pour le par. 2 de l'art. 22, il semble qu'à la suite des considérations exposées au sujet du par. 1^{er}, le premier amendement (remplacer "connues" par "déclarées et acceptées") ne doive pas être retenu. Le deuxième amendement (ajouter "pour le transporteur et pour les tiers") tend à introduire une précision qui paraît superflue. Quant au troisième, il semble que le "ou" du texte de la CMR ait logiquement le sens à la fois de "et" et "ou", et qu'une modification ne soit donc pas indispensable sur ce point.

Ad art. 22^{bis}

Il est renvoyé sur ce point (dommage nucléaire) aux considérations exposées dans la réponse aux observations du Gouvernement du Royaume-Uni (v. supra, Ch. I). Il faut toutefois observer que la disposition proposée par l'IRU/CCI se limite à une simple décharge du transporteur routier de sa responsabilité en cas de dommage nucléaire. Par contre, les art. 64 de la CIM et 23 de la Convention additionnelle à la CIV cités dans la réponse susvisée vont plus loin, en ajoutant encore une autre condition: il faut qu'en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée soit responsable de ce dommage.

Ad article 24

Il y a deux propositions de l'IRU/CCI concernant l'art. 24.

1°) La première consiste à subordonner la stipulation d'une déclaration de valeur excédant le montant de la limitation, à l'accord du transporteur. Le texte proposé paraît affirmer une évidence puisque le transporteur routier n'a pas d'obligation de transporter et qu'un accord est fatalement nécessaire pour convenir d'un supplément de prix. On se rappellera toutefois la référence à l'art. 22 faite dans l'art. 3 proposé par l'IRU/CCI. Il suffira donc de renvoyer sur ce point aux considérations déjà exposées au sujet de cette proposition.

2°) La deuxième proposition comporterait l'addition d'un par. 2 à l'art. 24, d'après lequel la valeur déclarée par l'expéditeur ne pourrait pas dépasser la valeur de la marchandise telle qu'elle est fixée aux termes des par. 1 et 2 de l'art. 23. Un examen attentif des textes (dont la rédaction, sur ce point, aurait pu être meilleure) montre qu'il doit y avoir ici un malentendu et que la substance de la proposition paraît avoir été déjà accueillie dans les textes actuels.

Le par. 1^{er} de l'art. 23 CMR pose le principe général: c'est la valeur (réelle) de la marchandise qui, au cas de perte totale ou partielle de celle-ci, sert de base au calcul de l'indemnité; et le calcul de cette valeur réelle doit se faire d'après la valeur de la marchandise, déterminée conformément au par. 2, au lieu et au moment de la prise en charge. Le par. 3 précise ensuite que "Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 F par Kg. ...". Ce texte signifie: 1°) que l'indemnité est calquée sur la valeur réelle de la marchandise déterminée comme il vient d'être dit, et que valeur et indemnité doivent donc, en principe, strictement correspondre l'une avec l'autre; 2°) que si la valeur dépasse 25 F par Kg., cette correspondance prendra fin et que l'indemnité sera ramenée à ce montant-plafond.

C'est ce montant-plafond - et à lui seul, comme l'indique expressément le renvoi fait dans l'art. 24 uniquement au par. 3 de l'art. 23 - qui pourra être affecté par la déclaration de valeur, le montant déclaré remplaçant automatiquement, comme limite, le montant-plafond. La chose est d'ailleurs logique car un expéditeur de bon sens n'ira stipuler, contre un supplément de prix, une déclaration de valeur que s'il se rend compte que le montant-plafond sera dépassé par la valeur, qu'il connaît bien, de sa marchandise. (valeur tout au moins approximative, car il ne procèdera évidemment pas, au moment de la prise en charge, à tous les calculs visés aux par. 1 et 2 de l'art. 23).

Envisageons, à la lumière de ces principes, les différentes hypothèses possibles, pour constater que les textes actuels peuvent apaiser les craintes des proposants de voir le transporteur exposé à payer un montant dépassant la valeur calculée d'après les par. 1 et 2 de l'art. 23 (que nous appellerons, plus brièvement, "valeur réelle"). Les deux premières montrent clairement l'inutilité, sinon l'absurdité, pour un expéditeur de bon sens, d'une déclaration de valeur quand le montant-plafond du par. 3 de l'art. 23 n'est pas en jeu, ainsi que la pertinence du renvoi fait seulement audit par. 3, dans le par. 1^{er} de cet art. 24.

a) Cas où le montant-plafond du par. 3 de l'art. 23 n'est pas dépassé (c.-à-d. où s'appliquent les seuls par. 1 et 2):

1) La valeur réelle est inférieure à la valeur déclarée. L'indemnité sera représentée par la valeur réelle. En effet, le montant de la valeur déclarée se substitue au montant-plafond et, encore moins que celui-ci, cette nouvelle limite n'est pas dépassée. Point n'était donc besoin d'une stipulation particulière ni, évidemment, d'un supplément de prix.

2) La valeur réelle est supérieure à la valeur déclarée. L'indemnité sera représentée par la valeur déclarée. En effet, le montant de la valeur déclarée se substitue au montant-plafond, comme nouvelle limite et, en tant que plafond, il ne peut être dépassé. On conçoit donc qu'un expéditeur avisé ne stipulera pas - encore moins dans ce cas-ci - une déclaration de valeur, en payant en outre un supplément de prix !

b) Cas où le montant-plafond du par. 3 de l'art. 23 est dépassé:

1) La valeur réelle est inférieure à la valeur déclarée. L'indemnité sera représentée par la valeur réelle. En effet, le montant de la valeur déclarée se substitue au montant-plafond mais cette limite nouvelle n'est pas dépassée: toutefois, la limite des 25 F par Kg. du montant-plafond est dépassée et l'ayant droit sera indemnisé pour un montant correspondant à la différence en plus entre le montant-plafond et celui de la valeur réelle. Cette solution donnera satisfaction au transporteur, qui ne devra pas craindre une spéculation à ses dépens, même sous le couvert d'un supplément de prix convenu. Elle satisfera aussi l'ayant droit, qui échappera ainsi à la perte que l'application de la limite lui aurait sinon infligée et qui sera rigoureusement indemnisé pour le préjudice effectivement subi.

2) La valeur réelle est supérieure à la valeur déclarée. L'indemnité sera représentée par la valeur déclarée. En effet, le montant de la valeur déclarée se substitue au montant-plafond comme nouvelle limite et, en tant que plafond, il ne peut être dépassé: toutefois, la limite des 25 F par Kg. du montant-plafond est dépassée et l'ayant droit sera indemnisé pour un montant correspondant à la différence en plus entre le montant-plafond et celui de la valeur qu'il a lui-même déclarée. Cette solution satisfera le transporteur, qui aura pris ses dispositions (p.ex. assurance) en considération de la limite nouvelle et perçu le supplément de prix qu'il aura stipulé en conséquence. Elle devra aussi satisfaire l'ayant droit qui aura échappé

à la perte que l'application de la limite lui aurait sinon infligée; quant à la perte néanmoins subie (différence entre la valeur déclarée au-delà du montant-plafond et la valeur réelle), il aura peut-être voulu lui-même courir (ou couvrir) ce risque; sinon, il n'a qu'à s'en prendre à lui-même, pour avoir mal fait ses propres calculs.

Un autre argument, a contrario, vient encore confirmer qu'en principe, la valeur déterminée conformément à l'art. 23 ne doit pas être dépassée en cas de déclaration de valeur: l'existence de la déclaration d'intérêt à la livraison prévue à l'art. 26 qui permet - comme on le verra à l'instant - d'aller même au-delà de la valeur ainsi déterminée, pour la réparation du dommage supplémentaire régulièrement prouvé, "indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25".

Ad article 26

Sur cet article il y a aussi deux propositions d'amendement de l'IRU/CCI.

1°) Pour la première, il suffira de renvoyer - pour les mêmes raisons - à ce qui a été déjà dit plus haut au sujet de la première proposition d'amendement à l'art. 24, en ce qui concerne l'accord du transporteur, et à l'art. 3.

2°) La seconde proposition consiste à exclure le préjudice moral du dommage supplémentaire prouvé ouvrant droit à indemnité, en cas de déclaration d'intérêt spécial à la livraison.

Il semble, tout d'abord et en tout état de cause, indispensable d'attirer l'attention sur les dangers que présenterait l'introduction "expressis verbis" d'une notion aussi controversée et imprécise que le "préjudice moral". Il ne serait, en effet, pas toujours très facile de tracer, en cas de dommage, une ligne de démarcation exacte entre les dommages matériels et le préjudice moral.

Il faut souligner ensuite que le dommage supplémentaire que la déclaration d'intérêt à la livraison est appelée à couvrir doit être prouvé par qui l'invoque; le déclenchement de l'indemnité ultérieure n'a donc rien d'automatique, ce qui constitue une protection sérieuse pour le transporteur.

Enfin, on remarquera que cette disposition sera surtout appelée à jouer en cas de retard (dépassement du délai convenu), évidemment non couvert par l'art. 24.

Venant à la question même, les proposants paraissent avoir perdu de vue le principe - repris de l'art. 36 CIM - qui est à la base même de la déclaration d'intérêt à la livraison. En effet, l'art. 26 a, précisément, pour but de permettre à l'ayant droit de se procurer une garantie ultérieure contre tous les dommages dépassant la valeur "réelle" de la marchandise (c.-à-d. la valeur déterminée conformément aux par. 1 et 2 de l'art. 23), voire même la valeur déclarée conformément à l'art. 24. Rentrent donc, en une certaine mesure, dans le "dommage supplémentaire" dont il est question dans cette disposition, le préjudice moral. C'est ce que certains projets de l'UNIDROIT ont explicité en déclarant que la "déclaration (d'intérêt à la livraison) peut faire entrer dans l'estimation de la valeur de la marchandise ... des facteurs subjectifs à l'ayant droit". En ce faisant, on suivait les principes acquis dans le domaine ferroviaire: v. à propos de l'art. 36 CIM, von Nánassy-Wick (Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien, 1965, p. 226), qui précisent: "Der zu ersetzende weitere Schaden kann auch ein subjektiver Schaden (entgangener Gewinn, individueller Wertverlust usw.) sein."

Enfin, il convient de remarquer, notamment à la lumière de ce qui vient d'être exposé, que l'amendement proposé aurait pour effet - sauf pour le dommage dû au retard - de faire disparaître en fait toute différence entre l'art. 24 et l'art. 26, bien que le cas de perte ou avarie soit expressément visé au par. 1^{er} de cet art. 26.

Titre du Chapitre V

L'IRU/CCI - dans le contexte de leurs observations relatives à l'art. 30 - proposent de supprimer, dans le titre de ce Chapitre ("Réclamations et actions"), les mots "Réclamations et".

On aperçoit mal la justification de cette proposition puisqu'il n'est pas question d'actions, mais de réserves à l'art. 30 (tout au moins dans l'art. 30 CMR: mais même si l'on acceptait l'amendement proposé à l'art. 30, le par. 3 - qui reste inchangé - parle de réserve et non d'action), et que l'art. 32 parle expressément, en son par. 2, de réclamation (suspensive de la prescription).

Ad article 30

Dans l'art. 30, les auteurs de la CMR se sont efforcés d'établir, au moment de la prise de livraison, un juste équilibre entre les intérêts du transporteur et du destinataire, et d'assurer la protection de ce dernier en ce moment particulièrement délicat du transport. Ils ont donc distingué le cas où il a été procédé à des constatations contradictoires entre le transporteur et le destinataire, du cas où la prise de livraison a eu lieu sans procéder à de telles constatations ou bien a eu lieu sans réserves.

Dans le premier cas, couvert par le par. 2, le besoin de protection du destinataire est moindre et le régime est plus strict en ce qui concerne la preuve contraire aux résultats des constatations contradictoires. Dans le second cas, le par. 1^{er} établit une présomption de bonne réception des marchandises dans l'état décrit dans la lettre de voiture, mais il ne s'agit que d'une présomption "juris tantum". Pour assurer une protection plus sûre du destinataire, les auteurs de cette disposition ont organisé un système de réserves indiquant la nature générale de l'avarie et fait une distinction selon qu'il s'agit de pertes ou avaries apparentes (réserves à faire, sous toute forme quelconque, au moment de la livraison) ou non apparentes (réserves à faire, par écrit, dans les 7 jours de la livraison, dimanche et jours fériés non compris).

Laissant de côté les critiques - peut-être justifiées mais pas au point d'entraîner la revision de la Convention - adressées à la rédaction du par. 1^{er} - il faut bien constater que la disposition proposée par l'IRU/CCI pour remplacer les par. 1 et 2 de l'art. 30 est bien plus sévère pour le destinataire que le texte actuel, qu'elle dépasse largement au bénéfice exclusif du transporteur. Elle transforme en effet la réception de la marchandise en un acte formel ayant pour effet l'extinction totale de toute action contre le transporteur du chef de perte partielle ou d'avarie, faute de réserves écrites immédiates en cas de pertes ou avaries apparentes ou dans les trois jours samedi, dimanche (il faut évidemment laisser ces jours au singulier) et jours fériés non compris, lesdites réserves devant "préciser les constatations faites".

Le texte de l'art. 30 actuel, dont le principe figurait déjà dans le projet UNIDROIT de 1952, s'est efforcé de réaliser un compromis entre le système des fins de non-recevoir et un régime plus libéral de prescriptions d'ordre probatoire ignorant toute forclusion. Comme le relèvent l'IRU/CCI, le premier système est notamment celui de l'art. 105 du Code de commerce français. On sait, toutefois, que cette

dernière disposition a été amendée au cours des temps, précisément pour répondre, quoique partiellement, aux critiques qui montraient quel piège il tendait aux usagers de bonne foi comme le souligne à ce propos Rodière (op.cit., p. 543). La CIM a aussi instauré une fin de non-recevoir du même ordre. Par contre la Convention de Bruxelles sur les connaissements maritimes s'est inspirée du second système; le même auteur observe fort justement à cet égard que la CMR n'institue pas d'une façon générale une fin de non-recevoir et qui se rapproche, en partie, du système tout autre institué par la Convention de Bruxelles. Il souligne encore que la CMR a puisé dans l'une et l'autre de ces manières de régler un problème de tous les temps et de tous les pays: celui d'accorder au destinataire de bonne foi une protection raisonnable sans laisser le transporteur désarmé contre des réclamations tardives. Et il rend hommage à la précision des solutions adoptées dans la CMR, susceptibles d'arrêter bien des chicanes.

Les propositions de l'IRU/CCI peuvent se résumer comme suit:

a) Introduction du principe que la réception des marchandises éteint toute action contre le transporteur du chef de perte partielle ou d'avarie, c.-à-d. d'une forclusion formelle, source facile d'injustices pour le destinataire de bonne foi, que le mécanisme plus souple de la présomption "juris tantum" de la disposition actuelle permet d'éviter.

b) Obligation, sans exception, de l'écrit en matière de réserves, même en cas de perte ou d'avaries apparentes. S'il est vrai que cette obligation figurait dans l'art. 29, par. 1^{er} du projet UNIDROIT en 1952, il est un fait que les Gouvernements l'ont nettement rejetée à Genève au bénéfice du texte actuel, parce qu'ils ont estimé, pour des raisons d'ordre pratique et de bon sens, qu'on ne pouvait pas exiger du destinataire en cas d'avaries apparentes, et en particulier sous peine d'une sanction aussi grave, la confection d'un écrit au moment même de la livraison.

c) Remplacement du délai de 7 jours, dimanche et jours fériés non compris, pour adresser des réserves écrites en cas de pertes ou avaries non apparentes, par un délai de 3 jours, samedi, dimanche et jours fériés non compris, pour formuler de telles réserves en pareil cas. A ce propos, il faut rappeler que le délai de 3 jours, dimanche et jours fériés non compris, prévu dans l'art. 29, par. 1^{er} du projet UNIDROIT de 1952 fut rejeté à Genève par les Gouvernements au bénéfice du délai de 7 jours qui figure dans le texte actuel. Sans doute s'agit-il d'un délai assez long, mais on ne saurait, en faveur de son raccourcissement

tirer argument du projet UNIDROIT sur les transports combinés, car le délai qui y est prévu à l'art. 8 a été fixé à 3 jours précisément afin de permettre au transporteur principal l'exercice, en temps utile, de ses actions récursoires éventuelles contre ses sous-contractants routiers. Bien plus, lors de l'élaboration de ce projet, la brièveté du délai de 3 jours fixé par la Convention de Bruxelles a été critiquée précisément parce qu'il rendait aléatoire le bon exercice desdites actions récursoires. Ce délai a été fixé à 5 jours dans les Règles de Tokyo (art. IX). Enfin le Comité intergouvernemental préparatoire à la Conférence diplomatique à laquelle sera soumis le projet de CVR (parallèle à la CMR et élaboré par l'UNIDROIT vient de décider (février 1969) de porter à 7 jours le délai de 3 jours originellement prévu dans ce projet pour la protestation en ce qui concerne les bagages du voyageur (art. 40).

d) Inclusion du Samedi parmi les jours exceptés; il s'agit d'une innovation sur laquelle ses auteurs ne donnent pas d'explications mais qui se justifie probablement par la diffusion de la semaine de cinq jours dans les milieux commerciaux; son seul intérêt serait, de ne pas rendre virtuellement impossible la formulation des réserves dans le cas du raccourcissement des délais à 3 jours proposé par l'IRU/CCI.

Il s'agit donc dans les propositions IRU/CCI de modifications de fond importantes qui vont jusqu'à remettre en question, sur ce point très important, l'équilibre même du système adopté en 1956 par les Gouvernements, dont l'application au cours de ces années ne semble pas avoir causé des difficultés majeures. Il est permis de douter que les arguments fournis à l'appui de ces propositions suffisent à les justifier, moins encore à justifier la nécessité d'une modification de cette disposition dans l'immédiat.

Procédure de revision de la Convention

Dans leur communication, l'IRU et la CCI ne proposent pas seulement la revision de la Convention, mais elles soulèvent encore - sous la forme d'une question - le problème de l'opportunité de soumettre la CMR, à l'instar des Conventions ferroviaires, à des revisions périodiques.

En ce qui concerne le principe de la revision proprement dite, les Gouvernements l'ont déjà réglé dans les dispositions finales, à l'art.49, par l'adoption de la procédure suivie d'une manière uniforme dans les Conventions de ce genre au sein de la CEE/ONU. La question de la revision proprement dite est donc essentiellement du ressort des Gouvernements, comme le notent fort justement l'IRU et la CCI.

Il est assez délicat pour l'UNIDROIT d'étendre le champ de l'étude aux problèmes juridiques que pourrait soulever l'introduction dans la CMR d'un mécanisme de revision périodique. Ces problèmes sortent du domaine du droit privé, mais ils relèvent évidemment de la méthodologie de l'unification, à laquelle l'UNIDROIT s'intéresse tout particulièrement depuis près d'une quinzaine d'années. C'est ainsi que l'UNIDROIT, parmi les premiers, a mis en relief la situation peu satisfaisante des Conventions dites "orphelines", pour lesquelles on aurait souhaité trouver une sorte de père adoptif, en l'absence de leur père naturel. Mais tel n'est pas le cas de la CMR, notamment en raison de l'existence de son art. 49 et de la présence active des Gouvernements au sein de la CEE/ONU.

Sans doute l'exemple des Conventions ferroviaires est-il impressionnant. Diligemment gérées par l'OCTI, elles font l'objet de soins constants et d'études approfondies au sein de cet organisme hautement spécialisé. On ne saurait cependant perdre de vue que les revisions de ces Conventions portent surtout sur leurs très nombreuses dispositions administratives, et que la fréquence même du rythme de leurs revisions engendre parfois des incertitudes. De plus, on sait que les propositions ayant pour objet l'introduction d'amendements par une procédure simplifiée, dans des matières d'ailleurs essentiellement technico-administratives, ont été énergiquement combattues par certains Gouvernements, notamment pour des motifs d'ordre constitutionnel et parlementaire. Il est donc permis de se demander si cet exemple est bien choisi, en particulier pour une Convention purement de droit privé comme la CMR.

Il n'en irait autrement que si l'on décidait d'instituer un organisme nouveau qui exercerait, dans le domaine des transports par route,

des fonctions et des activités comprables à celles de l'OCTI, lesquelles déborderaient naturellement le cadre de la seule Convention CMR. L'UNIDROIT ne peut donc que laisser ouverte cette question, qui se pose d'ailleurs aussi pour d'autres modes de transport; il attire cependant sur elle l'attention du Sous-Comité des transports routiers, qui joue un peu le rôle de tuteur de cette Convention, en vue d'un examen particulier. En effet, cette question lui paraît relever directement des Nations Unies, auxquelles il est prêt, comme toujours, à assurer, sur ce point aussi, toute sa collaboration.

C o n c l u s i o n

L'examen minutieux qui précède a porté le Secrétariat de l'UNIDROIT à la conclusion que les propositions formulées ne semblent pas justifier, dans l'immédiat tout au moins, le déclenchement d'une procédure de révision de la CMR, qui n'a pas un caractère d'urgence, comme le Sous-Comité des transports routiers de la CEE/ONU l'a judicieusement remarqué dans son rapport sur sa 36^e session (par. 69). Il a constaté que certaines de ces propositions semblent difficilement acceptables, voire susceptibles de rompre l'équilibre atteint en 1956 par les Gouvernements entre les intérêts en cause, au prix de longs efforts. Certaines sont le fruit de malentendus. D'autres enfin pourraient mériter, le cas échéant, une prise en considération, mais ne semblent pas, tout en méritant d'être retenues pour des travaux ultérieurs, justifier à elles seules la mise en marche de cette procédure.

L'UNIDROIT a suivi de près, au cours de ces années, les premières applications jurisprudentielles de la CMR, dont l'avant-projet était sorti d'un de ses Comités d'étude. Il a été agréablement surpris de voir que les litiges portés devant les juges n'étaient guère nombreux, et que leur nature ne faisait pas apparaître une nécessité urgente de remettre sur le métier des textes longuement mûris par les meilleurs experts, gouvernementaux ou non, en la matière. Il a surtout constaté que plus d'un malentendu était né en raison d'une connaissance insuffisante de la Convention. A ce propos, il faut sans doute regretter - et l'UNIDROIT reconnaît sa part de responsabilité à cet égard - que la documentation relative aux travaux préparatoires ait été très laconique, que sa consultation soit difficile sinon impossible, et qu'un rapport explicatif de la CMR n'ait pas été élaboré par ses différents auteurs.

Pour ce qui regarde la diffusion des décisions rendues en matière de CMR, l'UNIDROIT s'efforce de l'assurer, dans la mesure du possible, au moyen de son recueil "Jurisprudence de droit uniforme - Uniform Law Cases", où ces décisions sont publiées. Mais il a été constaté, avec regret, plus d'une fois, que certains juges de pays contractants ignoraient l'existence de la CMR dans leur propre législation. Ces considérations, elles aussi, incitent sans doute à la prise de mesures pour assurer une meilleure et plus vaste connaissance de la Convention, mais aussi à la prudence en ce qui concerne l'éventualité d'une remise en cause de celle-ci avant qu'elle ait été mieux connue, plus largement appliquée et plus complètement ratifiée.

La CMR est entrée en vigueur le 2 juillet 1961. Or, il a fallu bien plus de sept ans pour qu'après des études aussi longues qu'approfondies on ait procédé, l'an dernier seulement, à la révision de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le connaissement maritime, et il est encore trop tôt pour émettre un avis sur les interférences possibles entre l'ancienne Convention et le Protocole de 1968. Mais en ce qui concerne la Convention de Varsovie, nul n'ignore que près de quinze ans après la signature du Protocole de La Haye, une partie des Etats contractants de la Convention n'a pas encore adhéré à ce Protocole et que cette dualité de régimes juridiques regrettable n'est pas près de prendre fin depuis l'annonce d'une nouvelle révision, laquelle a presque toujours pour effet, en pareil cas, de ralentir sinon d'arrêter le rythme des ratifications ou des adhésions.

Tel pourrait d'ailleurs être - sur un plan psychologique - le danger qu'on pourrait rencontrer si l'annonce d'une révision de la CMR à effectuer dans l'immédiat freinait les adhésions en cours ou entravait un processus d'élargissement géographique de la Convention que l'UNIDROIT a été le premier à souhaiter et au sein duquel d'autres questions pourraient encore se poser.

On n'entend nullement dire par là que la CMR devrait rester immuable à travers les années. Ce serait là tourner le dos non seulement à l'une de ses dispositions formelles, l'art. 49, mais surtout à la réalité sans cesse changeante des transports qui font l'objet du contrat qu'elle régit. Il n'est pas douteux que la consultation des Gouvernements

mettra en lumière plus d'un autre aspect de la CMR que ces derniers souhaiteraient voir analyser et discuter dans le contexte d'une révision future. Dans un pareil contexte, l'UNIDROIT souhaiterait pouvoir, lui aussi, exprimer son opinion sur des textes auxquels il se sent étroitement lié et, à ce propos, assurer en tout cas les Nations Unies de toute sa collaboration dans l'esprit de l'accord en vigueur entre les deux Organisations.

Sur un point cependant, il semble qu'une action pourrait être entreprise dans un avenir plus ou moins rapproché sans mettre en marche les mécanismes compliqués d'une révision proprement dite, si les Gouvernements estimaient nécessaire de réglementer plus rapidement la question du risque nucléaire. Dans ce cas, encore que des expériences récentes et douloureuses aient montré les conséquences presque aussi catastrophiques du transport de marchandises particulièrement dangereuses ou vénéneuses, on pourrait mettre à l'étude l'élaboration d'une disposition en la matière, à ajouter à la Convention, p.ex. comme "Protocole-annexe". Les Etats qui ont déjà ratifié la CMR ou qui y ont déjà adhéré seraient invités à signer et à ratifier le Protocole. Par contre, ce Protocole serait réputé faire partie intégrante de la CMR pour tout Etat désireux d'adhérer à celle-ci à l'avenir. Ici encore, il va sans dire que la collaboration de l'UNIDROIT reste acquise aux Nations Unies, comme il vient de le souligner plus haut.

