



I.U.D.P., 1971 - ETUDES: XXII  
Transport par Route - Doc. 39

### 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'UNIDROIT, effectuée à l'intention du Groupe ad hoc  
du Groupe de travail des transports routiers de la Commission Economique  
pour l'Europe des Nations Unies, sur les observations concernant une  
revision éventuelle de la CMR

Rome, Octobre 1971

A Y n a t = p r o p o s

1.       A sa 33<sup>e</sup> session, le Sous-Comité (aujourd'hui Groupe de travail) des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) avait envisagé l'éventualité d'une révision de la CMR, conformément à l'art. 49 de celle-ci, et avait prié les Gouvernements et les organisations de transmettre au Secrétariat de la CEE/ONU toutes communications qu'ils jugeraient utiles au sujet d'une telle révision (TRANS/319, paragraphe 38). Des propositions sur l'opportunité de cette révision et son contenu, présentées par le Gouvernement du Royaume-Uni (W/TRANS/SC1/301) et, conjointement par la Chambre de commerce internationale (CCI) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) (W/TRANS/SC1/301/Add. 1), furent examinées par le Sous-Comité à sa 36<sup>e</sup> session. À la suite de cet examen, le Sous-Comité pria l'UNIDROIT (TRANS/344, par. 66 à 69) de faire une étude sur les problèmes juridiques soulevés par ces deux communications. L'Etude de l'UNIDROIT (W/TRANS/SC1/355/Add. 6) – ci-après "Etude UNIDROIT" – a donc porté exclusivement sur ces deux communications.
2.       Mais comme, en même temps, le Sous-Comité avait prié les Gouvernements de faire parvenir au Secrétariat de la CEE/ONU leurs observations sur les communications susvisées, ainsi que toutes propositions qu'ils désireraient faire, le cas échéant, les observations et propositions ainsi reçues ont fait l'objet des documents suivants:

W/TRANS/SC1/355 (Norvège; Pologne);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 1 (Royaume-Uni);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 2 (Danemark);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 3 (Suède);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 4 (République fédérale d'Allemagne);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 5 (France; Irlande);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 7 (Italie);  
W/TRANS/SC1/355/Add. 8 (Office central des transports par chemins de fer - OCTI).

3. A sa 41<sup>e</sup> session, le Sous-Comité a prié les Gouvernements de faire parvenir au Secrétariat de la CEE/ONU leurs commentaires sur l'étude sus-visée de l'UNIDROIT. Certains de ces Gouvernements qui n'avaient pas encore soumis audit Secrétariat leurs observations et propositions ainsi qu'il est dit ci-dessus ont ajouté ces dernières à leurs commentaires. Il s'agit des documents suivants:

W/TRANS/SC1/403 (Suisse);  
W/TRANS/SC1/403/Add. 1 (Bulgarie; Espagne; Pologne; Tchécoslovaquie);  
W/TRANS/SC1/403/Add. 2 (Belgique);  
W/TRANS/SC1/403/Add. 3 (Royaume-Uni; Suède);  
W/TRANS/SC1/403/Add. 4 (Autriche; Norvège);  
W/TRANS/SC1/403/Add. 5 (République fédérale d'Allemagne);  
W/TRANS/SC1/403/Add. 6 (France), (1)

4. A sa 44<sup>e</sup> session, le Groupe de travail (ex Sous-Comité) des transports routiers a décidé de confier l'étude de la révision éventuelle de la CMR à un Groupe ad hoc chargé d'examiner les propositions et commentaires faits par les gouvernements et les organisations inter-

(1) Dans un but de simplification, le groupe "W/TRANS/SC1" par lequel commence la tête de tous les documents du Groupe de travail des transports routiers a été omis dans toutes les citations qui suivent: p. ex. "doc.403/Add. 5" correspond au document "W/TRANS/SC1/403/Add. 5."

'actionnaires intéressées et de donner son avis quant à l'opportunité ou à la nécessité de modifier ou compléter la CME, au degré d'urgence de ces modifications ou adjonctions éventuelles, aux clauses à modifier ou élaborer éventuellement, à la manière de procéder aux modifications ou adjonctions éventuelles.

Le Groupe de travail a accepté l'offre de l'UNIDROIT d'établir un document préliminaire destiné à faciliter l'examen de la documentation existante.

5. Tel est donc le but du présent document, préparé par le Secrétariat de l'UNIDROIT. Ce but explique aussi pourquoi ce document ne contient pas une analyse critique de cette documentation, mais se limite à une présentation objective et succincte de celle-ci. Après avoir mentionné d'abord les propositions, observations et commentaires contenant une prise de position d'ordre plus général, le document a groupé ceux qui avaient pour objet les différents articles de la CME, précisément selon l'ordre des articles de celle-ci. Pour ce qui regarde les propositions susmentionnées du Royaume-Uni et CCI/IRU, qui ont déjà été analysées dans l'Etude UNIDROIT, le document se limite chaque fois à un renvoi.

Considerations générales

5. En dehors du problème des dommages nucléaires qui est examiné dans le chapitre suivant, il semble intéressant de récapituler tout d'abord les prises de position, sur un plan général, des divers gouvernements ayant envoyé des communications à la CEE/OIE en cours de la consultation qui a précédé la création du Groupe ad hoc.

6. Il paraît opportun de rappeler en premier lieu que les propositions du Royaume-Uni (doc. 301) ont été analysées dans l'Etude UNIDROIT (pp. 2 à 16) et que ce Gouvernement a pris acte des résultats de cette analyse dans le doc. 403/Add. 3, I.

7. En ce qui concerne ensuite les propositions conjointes CCT/IEU, la plupart des Gouvernements ont pris position à leur égard, tantôt directement, tantôt à la suite de l'analyse qui en est faite dans l'Etude UNIDROIT (pp. 16 à 32); v. ci-après à propos des articles au sujet desquels des amendements ont été proposés. Mais certains d'entre eux ont noté d'une manière générale – sans préjudice des propositions d'amendement qu'ils entendait faire eux-mêmes – que les propositions CCT/IEU ne justifiaient pas une révision de la Convention: ainsi la Norvège (doc. 355, p. 2) et la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 2). D'autres, comme le Danemark (doc. 355/Add. 2, par. 5) ou le Royaume-Uni (doc. 403/Add. 3, p. 2, II) ont réservé leur position à cet égard, alors que d'autres encore, comme la Belgique (doc. 403/Add. 2) et l'Allemagne (doc. 355/Add. 4), ont, pour des raisons diverses, également jugé que ces propositions ne justifiaient pas une révision de la CMR. Enfin la Pologne (doc. 403/Add. 1, p. 2,

par. 8) estime qu'après l'analyse de l'UNIDROIT, les modifications ainsi demandées ne semblent pas absolument essentielles et urgentes, tandis que l'Espagne (doc. 403/Add. 1, p. 2, par. 3) se rallie aux conclusions de cette même analyse mais sans préjuger la possibilité d'un examen plus approfondi de ces propositions à une date ultérieure.

8. Avoir d'examiner les commentaires ayant pour objet les divers articles de la Convention, il semble utile de jeter un coup d'œil sur les prises de position générales des Gouvernements vis-à-vis du principe même de la mise à l'étude d'une éventuelle révision de la CMR.

9. Certains Gouvernements ne semblent pas y voir d'objections, soit implicitement (Danemark (doc. 355/Add. 2), Italie, (doc. 355/. Add. 7)), soit expressément (Bulgarie (doc. 403/Add. 1)), tandis que l'Irlande (doc. 355/Add. 5, par. 8) n'était pas à même (en août 1969) de donner son opinion au sujet de l'opportunité de reviser la Convention. D'autres Gouvernements (Suède (doc. 355/Add. 3 et 403/Add. 3), Norvège (doc. 403/Add. 4), Royaume-Uni (doc. 403/Add. 3) ont estimé qu'il n'apparaît pas urgent d'instituer une procédure de révision de la CMR dans l'immédiat, tout en signalant un certain nombre de points sur lesquels ils estiment qu'une révision de la CMR serait souhaitable et qu'un Groupe d'experts devrait examiner d'une manière approfondie. La Tchécoslovaquie (doc. 403/Add. 1, par. 9) marque son accord sur la convocation d'un Groupe ad hoc à charger d'une telle mission.

10. L'Allemagne (doc. 355/Add. 4) ne voit aucune nécessité de réviser la CMR; elle estime au contraire opportun dans l'intérêt

de la simplicité et de l'efficacité du droit international qu'une telle révision n'ait pas lieu. Ce Gouvernement suggère cependant dans la moitié (doc. 403/Add. 3, par. 2) qu'un Groupe d'experts soit constitué pour examiner les projets d'amendement, les résultats de cet examen permettant ensuite aux Etats contractants de se prononcer définitivement sur l'opportunité d'une révision.

11. Divers Gouvernements se sont par contre déclarés opposés à la révision de la CMR. La France (doc. 403/Add. 6) souligne que "la CMR réalise un équilibre satisfaisant entre les obligations mises à la charge respective de l'usager et du transporteur" et qu'"il y aurait donc le plus grand intérêt à ce que s'élargisse le champ d'application géographique de la Convention grâce à de nouvelles adhésions qu'il conviendrait de favoriser". Dès lors, la France ne croit pas justifié de déclencher, dans l'immédiat du moins, une procédure de révision. L'Espagne (doc. 403/Add. 1, par. 2-3), qui prépare son adhésion à la CMR, n'est pas favorable à une révision de celle-ci pour l'instant, tandis que la Pologne (doc. 403/Add. 1, par. 4) est aussi opposée à ce qu'on effectue cette révision dans un avenir très proche. La Suisse (doc. 403), bien qu'elle ne considère pas nécessairement satisfaisante en tout point cette Convention que son Parlement vient à peine de ratifier, croit souhaitable d'en différer une refonte notamment afin de pouvoir tenir compte des expériences acquises et de la jurisprudence qui en découlera. L'Autriche (doc. 403/Add. 4), tout en estimant "qu'il conviendrait de poursuivre les études sur une révision éventuelle de la CMR afin de l'améliorer", retient que "néanmoins il y a lieu de différer toute action sur cette matière tant que: a) les Etats contractants ou l'UNIDROIT feront des réserves quant aux dispositions à modifier; b) tous les Etats qui envisagent d'adhérer à la CMR ne l'auront pas fait".

12. Enfin, la position la plus détaillée sur ce problème général paraît être celle de la Belgique (doc. 403/Add. 2, I, p. 2) qui "est d'avis qu'une révision de la CMR doit s'inspirer de causes profondes, d'une part pour ne pas retarder la ratification de dispositions qui, dans l'ensemble, donnent satisfaction, et d'autre part, pour ne pas nuire à la sécurité et à la stabilité juridiques", en d'autres termes qu'elle devrait "répondre à l'impérieux motifs", dont on ne pourra affirmer l'existence réelle sans laisser subsister de doute qu'à la suite d'un examen approfondi par le Groupe ad hoc." Ce Gouvernement marque ensuite sa préférence, au cas où des modifications sembleraient nécessaires pour le recours à un "protocole additionnel, qui apparaît comme le procédé juridique le plus adéquat pour ne pas entrouvrir l'extension territoriale de la CMR ni mettre en doute la valeur des experts qui l'ont mise sur pied."

Dommages nucléaires.

13. Le principe de l'opportunité d'assortir la CMR de dispositions relatives aux dommages nucléaires a recueilli la quasi-unanimité des consentements des Gouvernements et organisations. De même, il semble que le caractère urgent d'une telle introduction soit généralement reconnu. Aussi a-t-on estimé expedient d'envisager ici ce problème préliminairement, sans préjuger de la question de la forme et du lieu de cette introduction dans la Convention.

14. En tout premier lieu, le Gouvernement du Royaume-Uni (doc. 301/par. 6) remarque que la CIM et la CIV ont déjà été modifiées afin de les aligner sur les dispositions de la Convention de Vienne du

- 1 -

21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, en vertu de laquelle "la responsabilité du transporteur est déchargée en cas de dommage nucléaire et incombe à l'exploitant de l'installations possédant la matière nucléaire qui a causé le dommage". Le Royaume-Uni estime qu'il conviendrait d'inclure une disposition analogique dans la CMR qui rend actuellement les transporteurs routiers responsables en cas de dommage nucléaire.

15. A côté de la proposition britannique qui s'oriente vers l'adoption, dans la CMR, de la solution accueillie dans les Conventions ferroviaires, les propositions communes CCI/IRU (doc. 301/Add. 1) mettent l'accent sur le fait que la CMR serait dépassée par les événements en ce qui concerne la responsabilité du transporteur routier en cas d'accident nucléaire. Sur ce point, la CCI et l'IRU préconisent l'introduction dans la CMR d'un article 22bis nouveau aux termes duquel, sans plus, "le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention en cas de dommage nucléaire".

16. L'Etude UNIDROIT, après avoir exprimé ses réserves sur cette proposition (p. 25), suggère plutôt (p. 3) que "si les gouvernements estimaient souhaitable de traduire ce principe (de l'exonération de la responsabilité du transporteur routier en cas de dommage nucléaire), 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 du 25 août 1924 sur les connaissances maritimes (repris lui-même de l'art. 14 de la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 sur le transport de passagers par mer), outre l'art. 64 de la CIM (l'art. 63 de la CIV) et l'art. 23 de la Convention additionnelle à la

CPV. Cette disposition pourrait faire l'objet d'un "Protocole annexé" 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 par la suite ne pourraient le faire qu'en adhérant aussi à ce Protocole annexe" (v. aussi les conclusions, p. 34). Dans cet ordre d'idées, il faut encore signaler la formule de l'art. 8, par. 2 de la Convention de Genève sur l'abordage en navigation intérieure (1), à laquelle font allusion les propositions communes CCI/IRU (p. 2), et qui remonte déjà au 15 mars 1960. Par contre, il semble opportun d'attirer l'attention sur le projet de Convention sur le transport maritime de substances nucléaires élaboré par l'OMCI, qui sera présenté en novembre-décembre 1971 à la Conférence diplomatique de Bruxelles. Le texte qui aura été adopté au sein de celle-ci sera vraisemblablement en voie de ratification au moment où se tiendra la réunion du Groupe ad hoc auquel est destiné le présent document.

17. Pour ce qui regarde les commentaires des Gouvernements, il faut signaler tout d'abord que le Gouvernement du Royaume-Uni (doc. 403/Add. 3, I) "estime que l'amendement qu'il a proposé devrait être incorporé le plus rapidement possible dans la Convention, et appuie la suggestion de l'UNIDROIT tendant à ce qu'on le fasse immédiatement".

(1) "Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas à la réparation des dommages qui proviennent ou résultent des propriétés radioactives, ou à la fois des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs".

... moyen d'un Protocole annexé à la Convention". Prenant ensuite position à l'égard de la proposition CCT/IRU (introduction d'un art. 22 bis v, supra, par. 15), "le Gouvernement britannique estime, avec l'INTERTROT, que la disposition proposée par l'IRU/CCT ne va pas assez loin. Il voudrait aller toute à sa proposition initiale" (même document, II, p. 2).

18. La Suède (doc. 355/Add. 3, par. 13) "estime, comme le Gouvernement du Royaume-Uni, que la Convention ne doit pas s'appliquer aux dommages causés à la suite d'un accident nucléaire pour lequel l'exploitant d'une installation nucléaire ou toute autre personne qui lui est substituée est responsable en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale équivalente"; cette formule correspond presque textuellement à l'art. 64 de la CIM. La Belgique (doc. 403/Add. 2, II, par. 8), à propos de l'art. 22 bis de la proposition CCT/IRU, pense que le libellé de cette disposition devra vraisemblablement s'inspirer de l'art. 64 de la CIM. C'est aussi une règle analogue à l'art. 64 de la CIM que l'Italie préconise (doc. 355/Add. 7, par. 12 et 13) et que ce Gouvernement (doc. cit., par. 3), d'accord avec la proposition du Royaume-Uni, préfère au texte de l'art. 22bis de la proposition CCT/IRU parce qu'"il contient entre autres une présomption absolue d'irresponsabilité du transporteur et n'admet pas l'hypothèse d'un éventuel concours de responsabilité de ce dernier".

19. La Norvège, de son côté (doc. 355/, p. 5) croit que si une exception en cas de dommage nucléaire doit être prévue, il vaudrait peut-être mieux reprendre les termes de l'art. 9 de la Convention de Bruxelles sur les connaissances maritimes, modifiée par le Protocole de 1968. Dans le document 403/Add. 4, par. 5, a)), ce Gouvernement

avisé que la proposition de l'UNITDROIT semble apporter sur ce point une solution satisfaisante et devrait être examinée plus avant. Toutefois, il ne demande si cette question est vraiment urgente; elle pourrait fort bien être examinée ultérieurement, en même temps que toutes les autres questions qui semblent justifier une révision.

Ensuite, le Gouvernement de l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, Z), pour qui l'introduction d'une disposition prévoyant l'exonération du transporteur routier en cas de dommage nucléaire paraît se justifier, croit que la proposition n'est pas de nature à imposer une révision immédiate de la CMR, étant donné que le transport international de matières nucléaires par route ne sera probablement jamais très fréquent. Enfin, pour la France, (doc. 403/Add. 6), "l'exonération de responsabilité des transporteurs routiers, en cas de dommage nucléaire, serait le seul point évoqué par les diverses communications qui mériteraient d'être examiné avant d'entamer la révision générale de la Convention".

Propositions d'amendement  
relatives à certains articles de la CMR

Ad article 1, paragraphe 4, lettre a) (exemption postale)

20. La proposition d'amendement du Royaume-Uni (doc. 301/par. 1 et 2) relative à cette disposition a été examinée dans l'étude UNITDROIT (page 2, I, 1). Le Gouvernement britannique a pris "note des observations de l'UNITDROIT selon lesquelles l'amendement proposé est logique. Il n'insiste pas pour qu'une décision soit prise dans l'immédiat et accepte que cet amendement soit laissé en suspens tant que de raisons de fond plus impérieuses ne justifient pas une révision".

(C/TRANS/301/403/Add. 3 (I))

21. Les Gouvernements sont en général favorables à la proposition britannique; certains d'entre eux remarquent que ce point semble assez secondaire (Norvège, doc. 355, p. 2 et 403/Add. 4, p. 2, par. 6 c); Danemark, doc. 355/Add. 2, par. 7; Suède, doc. 355/Add. 3, par. 5; Italie, doc. 355/Add. 7, par. 1; Belgique, doc. 403/Add. 2, II, 1). Au contraire, l'Allemagne (doc. 355/Add. 4, par. 2 in fine, mais surtout doc. 403/Add. 5, par. 3, I) "ne considère pas qu'il soit souhaitable d'amender cette disposition ... (qui) garantit une unification plus large du droit en la matière".

Ad article 2 (transports dits superposés)

22. Les observations du Royaume-Uni (doc. 301, par. 3 à 5 et 6, 1<sup>o</sup> phrase) sur cet article ont été analysées dans l'étude UNIDROIT (pp. 3-16). Le gouvernement britannique "a étudié cette analyse détaillée ... mais n'a pas encore pris définitivement position sur cette question" (doc. 403/Add. 3 (I) p. 2).

23. Le Danemark (doc. 355/Add. 2, par. 4) "réserve sa position sur ce point jusqu'à ce qu'une proposition définitive ait été présentée". La Norvège (doc. 355/pp. 2-3), après avoir d'abord réservé également sa position et attiré l'attention sur les rapports entre la CMR et non pas la Convention de Guadalajara mais celle de Varsovie et notamment sur l'art. 31 de celle-ci relatif aux transports combinés - finit par se rallier à la conclusion de l'étude UNIDROIT, tout au moins sur le point concernant l'absence de contradiction entre la CMR et la Convention de Guadalajara (doc. 403/Add. 4, par. 5, b). De même, la Belgique (doc. 403/Add. 2, p. 3) ne voit pas de contradiction

entre l'art. II de la Convention de Guadalajara et l'art. 2 CMR, mais n'exclut pas la possibilité d'une application concurrenentielle de la Convention de Varsovie et de l'art. 2 CMR, pour conclure "qu'il convient droit de rompre l'art. 2 CMR en fonction de la Convention de Varsovie et également, d'autre part, en fonction de la CIM". La Suède adopte une position assez voisine (doc. 355/Add. 3/par. 14), tout en souscrivant par ailleurs à tous les aspects pertinents des vues exprimées par l'UNIDROIT dans son étude (doc. 403/Add. 3, p. 2). L'absence de contradiction entre la CMR et la Convention de Guadalajara est aussi soutenue par l'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 2) et par l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, II) qui estime cependant que la rédaction de l'art. 2 CMR, sans doute peu satisfaisante, ne justifie pas une révision immédiate de la Convention.

Ad paragraphe 2

24. La Belgique (doc. 403/Add. 2, p. 4) estime en outre que l'application de l'art. 2 CMR au transporteur routier qui est en même temps transporteur non routier peut également donner lieu à des situations peu équitables du fait que, le montant plafond de certains modes de transport étant plus élevé que celui de la CMR, un tel transporteur pourrait être tenté de prouver plutôt sa responsabilité comme transporteur routier.

Ad article 3, paragraphe 2 (nouveau) (préposés)

25. La proposition CCI/IRU d'ajouter cette nouvelle disposition à l'art. 3 CMR (doc. 301/Add. 1, I, p. 4) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 17-18).

26. La Belgique (doc. 403/Add. 2, par. 3) et l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, II) n'acceptent pas cette proposition qui, d'autre part, ne semble à la Norvège (doc. 355/ p. 3) ni nécessaire (les questions liées à la formation du contrat devant être laissées à la loi nationale) ni souhaitable (puisque la règle proposée favoriserait le transporteur d'une façon inacceptable) et ce Gouvernement s'est rallié aux conclusions de l'UMIDROIT sur ce point (W/TRANS/SC1 403/Add. 4, par. 5, 6). L'Italie, (doc. 355/Add. 7, par. 4) exprime un avis favorable, "cette proposition ayant été faite par un organisme tel que la CCI qui défend non seulement la catégorie des transporteurs mais surtout celle des usagers des transports, et qui a donc pu évaluer les conséquences possibles d'une telle décision pour les susdites catégories".

27. Article 6 (indications de la lettre de voiture)

D'une manière générale, la Suisse a communiqué "qu'il pourrait être souhaitable d'adopter dans la CMR une formule unifiée de lettre de voiture" (doc. 403/par. 2 in fine). A cet égard, il faut attirer l'attention sur le fait que, dans le cadre de la présente consultation, l'IRU a fait connaître (doc. 416) le modèle de la lettre de voiture CMR conforme aux formats utilisés par l'O.N.U., qui a été introduite progressivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971 et qui doit remplacer la lettre de voiture établie en 1962 avec le concours de la CCI.

28. Par ailleurs, il faut signaler la remarque du Royaume-Uni (doc. 301/ par. 7) d'après laquelle ce Gouvernement souligne que "l'IRU a attiré l'attention sur la possibilité de simplifier les règles

appliquables aux lettres de voiture lorsqu'un véhicule transporte plusieurs lots de marchandises", ci que cette proposition n'appelle pas d'objection de ma part.

Paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre i) (Irrégularités au transport)

29. La proposition CCI/IRU d'amender la lettre i) du par. 1<sup>er</sup> de l'art. 6 (doc. 301/Add. 1, II, pp. 4-5) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 18-19).

30. Cette proposition n'a recueilli l'appui d'aucun Gouvernement. La France (doc. 355/Add. 5), l'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 5), la Belgique (doc. 403/Add. 2, par. 4) et l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, IV) s'y sont déclarées défavorables. Il en est de même, après une déclaration interlocutoire (doc. 355, p. 3), de la Norvège (doc. 403/Add. 4, par. 5, d)).

Lettre k) (clause "paramount")

31. Parmi les points sur lesquels la Norvège estime qu'il faudrait reviser la CMR figure la formule de la clause dite "paramount" que ce Gouvernement voudrait voir réexaminée après avoir consulté la Conférence de La Haye de droit international privé (doc. 355, p. 6).

Lettre l) (nouvelle)

32. La proposition CCI/IRU d'introduire au par. 1<sup>er</sup> de l'art. 6 une nouvelle lettre l), concernant la mention à la lettre de voiture de ce que, le cas échéant, le chargement ou le déchargement auraient été effectués par le transporteur et l'arrimage n'aurait pas été effectué par le transporteur (doc. 301/Add. 1, II, pp. 4 à 6), a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 19-20).

33. L'avis favorable exprimé par le Gouvernement (doc. 355, p. 3) n'a pas été repris dans une communication ultérieure où ce Gouvernement renouvelle pour divers motifs les aménagements proposés à l'art. 6 (doc. 403/Add. 4, par. 5; d). Sont favorables à cet amendement l'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 7-8) et l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, V), où dernier Gouvernement soulignant qu'il "n'a cependant aucun caractère urgent, parce que l'art. 6, par. 3 permet même actuellement de porter de telles indications sur la lettre de voiture."

Article 8, paragraphe 1<sup>er</sup> (vérifications lors de la prise en charge)

34. L'OCTT (doc. 355/Add. 8, p. 6), sans faire aucune suggestion formelle d'amendement à cet article, estime qu'il serait peut-être indiqué que le Groupe ad hoc se penche aussi sur certains doutes auxquels peuvent donner lieu la portée de cette disposition et sa nature juridique. L'OCTT ajoute que "les commentaires formulés par des experts en la matière contiennent des réflexions intéressantes à ce sujet." Les doutes en question portent essentiellement sur l'obligation de vérification à la charge du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise. Le texte français de la CMR déclare que "... le transporteur est tenu de vérifier;" ... et le texte anglais que "...the carrier shall check..." D'après une communication aimablement fournie par l'OCTT à l'UNIDROIT sur ce point, les commentaires en question seraient essentiellement dus à Rodière et à Muth. En effet, dans son étude sur la CMR, (la CMR, Bulletin des Transports du 28 janvier 1970 n° 1453, le Prof. RODIERE a attiré l'attention sur cette formule "est tenu", dans le cadre d'une critique plus générale portant sur la rédaction de la CMR dans ces articles. De son côté, W. MUTH (Leitfaden zur CMR, Frankfurt/Main 1969 (2<sup>e</sup> éd.), p. 28 et s.)

souligne les ambiguïtés auxquelles a donné lieu cette formule, notamment dans le cadre de sa traduction allemande effectuée par une commission austro-allemando-autrichienne. Pour lui, l'auxiliaire anglais "shall" peut signifier tant "musseson" que "sollten" en allemand, tandis que l'expression française "est tenu", au lieu de "est obligé", ferait pencher plutôt en faveur de "sollen" que de "musseson" ou "verpflichtet sein".

35. Un autre commentaire qui, d'après la même communication de l'OCTI à l'UNIDROIT, mériterait d'être signalé ici est celui que Muth a donné sur la question de savoir ce qu'il faut entendre par "État apparent de la marchandise" dans les transports par camions frigos, c'est-à-dire que, contrairement à une certaine jurisprudence allemande, la température et l'état apparent sont deux choses bien différentes (v. MUTH, Leitfaden cit., p. 30; id., "Temperatur" und "ausserer Zustand" - das sind zwei verschiedene Dinge, dans Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, n° 32, 15 mars 1969, p. 12; voir aussi, ibid., n° 30, 11 mars 1969, p. 15). Sur ce point évidemment, le présent document ne peut que se borner à ces précisions et à ces renvois.

Ad Article 11, paragraphe 3 (perte ou inutilisation inexakte des documents)

36. La Suède (doc. 355/Add., par. 6) propose de modifier cette disposition, inspirée de la CIM (v. CIM 1952, art. 13), de même qu'elle l'a été dans la CIM de 1961 (art. 13) afin de remplacer la mention de la responsabilité d'un commissionnaire par la responsabilité du chemin de fer, en cas de faute ou de négligence, des conséquences de la perte ou de l'inutilisation inexakte des documents accompagnant la lettre de voiture; così afin d'éviter les difficultés inhérentes à la détermination, sur la base du droit international privé,

36. La loi applicable aux commissionnaires l'Allemagne (doc. 403/Add. 5 par. 3, VI) appuie la proposition suédoise tout en considérant qu'il n'y a pas d'urgence et que, par conséquent, une révision ne se justifie pas à l'heure actuelle sur ce point. La même, l'OCTI (doc. 355/Add. 8, par. 1) signale cette divergence actuelle entre la CMR et la CIM où la responsabilité en cette matière n'a été unifiée en une responsabilité pour faute.

Article 12, paragraphe 2 (extinction du droit de disposition de l'expéditeur)

37. A propos de cette disposition (qui correspondait au par. 4 de l'art. 21 de la CIM de 1952), l'OCTI signale (doc. 355/Add. 8, par. 2) une modification de fond apportée à ce dernier texte dans la CIM de 1961, dont l'effet est que le droit de disposition de l'expéditeur ne s'éteint plus par la simple remise de la lettre de voiture au destinataire mais par son retrait par ce dernier.

Paragraphe 7 (non-exécution des instructions)

38. Dans une autre proposition d'amendement, la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 3) se demande, à propos de cette disposition, si les expressions "the person entitled to make a claim" et "the claimant" (texte anglais) et "l'ayant droit" (texte français), reprises d'ailleurs dans plusieurs dispositions de la CMR, ne sont pas quelque peu ambiguës, notamment en regard du sens qui est donné à l'"ayant droit" dans la CIM (art. 42). La Suède croit donc qu'il faut "envisager la possibilité d'établir un nouveau libellé des dispositions pertinentes (v. aussi, infra, art. 17, par. 2; art. 18, par. 2; art. 20, par. 1 à 3; art. 23, par. 5; art. 27, par. 1<sup>er</sup>) pour les rendre plus précises."

39. De son côté, l'OCTI (doc. 355/Add. 8, par. 3) signale qu'une disposition semblable à celle du par. 7 de l'art. 12 CMR a été insérée dans la CIM de 1961 (art. 23, par. 4), mais qu'elle a été assortie d'une phrase introduisant une limitation, en ce qui concerne le montant de l'indemnité due, dans le cas de responsabilité encourue par le transporteur qui n'aurait pas suivi les instructions données par l'expéditeur dans le cadre de son droit de disposition.

Ad Article 13 (droits du destinataire)

40. À propos de l'art. 13, pris dans son ensemble, l'OCTI attire l'attention (doc. 355/Add. 8, par. 5) sur le fait qu'à la différence de cette disposition de la CMR et de celle de la CIM de 1952 (art. 16, par. 3), la CIM de 1961 (art. 16, par. 4 n°) donne la faculté au destinataire de faire valoir ses droits en cas de perte de la marchandise, sans être tenu de s'acquitter préalablement des frais grevant la marchandise et mis à sa charge.

Paragraphe 2 (crédences résultant de la lettre de voiture)

41. La proposition CCI/IRU d'amendement de cette disposition (doc. 301/Add. 1, TIT, pp. 6-7) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (p. 20).

42. La Norvège (doc. 355; p. 3 et 403/Add. 4, par. 5, d) et la Belgique (doc. 403/Add. 2, II, par. 5, al. 1er), de même que l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, VIII), estiment que cet amendement ne se justifierait pas. L' (doc. 355/Add. 7, par. 9) n'a aucune observation à formuler au sujet de cette proposition.

43. De son côté, l'OCII (doc. 355/Add. 8) croit utile de signaler une divergence entre l'art. 16, par. 1<sup>er</sup>, al. 2 de la CII 1952 et l'art. 13, par. 2 CMR (qui avait repris l'art. 16, par. 1<sup>er</sup>, al. 2 de la CII 1933) au sujet de l'obligation du destinataire "de payer le montant des créances résultant de la lettre de vente", et l'art. 16, par. 1<sup>er</sup>, al. 2 de la CII de 1952 qui vise au contraire l'obligation du destinataire de "payer au chemin de fer le montant des créances visées à sa charge."

Paragraphe 3 (nouveau)

44. La proposition CCI/IRU d'introduire un nouveau par. 3 à l'art. 13 CMR (doc. 301/Add. 1, IV, pp. 6-7) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 20-21).

45. La Norvège (doc. 335, p. 4) estime qu'il serait utile que la CMR contienne une disposition définissant les droits du transporteur à réclamer le paiement des frais correspondant à la distance parcourue en cas de perte des marchandises, mais que le texte proposé par la CCI et l'IRU n'est pas satisfaisant à cet égard (v. aussi son opinion négative au doc. W/TRANS/S01/403/Add. 4, par. 5, d)). La Belgique (doc. 403/Add. 2, II, par. 5, al. 2) et l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, VII) estiment avec l'UNIDROIT qu'un amendement ne se justifierait pas et que les questions liées au paiement du prix de transport ne doivent pas être réglées dans la CMR.

Ad Article 14, paragraphe 1 (impossibilité d'exécution survenant en cours de transport)

46. A propos de cette disposition concernant l'impossibilité d'exécution survenant en cours de transport et les instructions à do-

rendre à l'ayant droit à la correspondance, l'OCDE convaincu (doc. 355/Add. 6, par. 6) qu'on a supplété en 1970 la disposition analogue de la CII (art. 24) en obligeant le transporteur qui demande des instructions à l'expéditeur à fournir en même temps à ce dernier les informations utiles dont il dispose.

Art. Article 17, paragraphe 2. (exonérations de responsabilité)

47. La remarque de la Suède sur cette disposition (doc. 355/Add. 3, par. 8, p. 3) se rattache à celle que ce même Gouvernement a faite dans ce même document à l'occasion de l'art. 12, par. 7 (v. sup. p. 38, par. 38) à propos des expressions "l'ayant droit" et "the claimant" dans les textes français et anglais de la CMR. Sans vouloir, dans le présent exposé objectif, entrer dans le fond de ces remarques, il est permis de se demander si l'on ne se trouve pas ici devant un malentendu, pouvant même affecter le fond, et naissant d'une traduction peu heureuse en langue anglaise du texte de la CMR originaiement pensé en français. Pour une meilleure compréhension du point de vue de la Suède, il est peut-être préférable de se baser sur le texte anglais du document 355/Add. 3, par. 8, le texte français risquant d'aggraver le malentendu. Il n'est pas exclu que la remarque proposée pourrait, le cas échéant, ne porter finalement qu'à une traduction anglaise de cette disposition.

Paragraphe 4, lettre e) nouvelle

48. La proposition CCI/IRU d'introduire une nouvelle lettre e) — la lettre e) actuelle devenant lettre f) — au par. 4 de l'art. 17 (doc. 301/Add. 1, IV, pp. 7-8) a été analysée dans l'étude UNTDROTT (pp. 21-23).

49. La Norvège (doc. 355, p. 4; 403/Add. 4, par. 5 a)), l'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 10) et la Belgique (doc. 403/Add. 2, II, par. 6) s'opposaient par la nécessité de suivre cette proposition. De son côté, l'Allemagne (doc. 355/Add. 5, par. 3, VIII), tout en estimant que les dispositions relatives à la responsabilité à l'égard des marchandises présumées pourraient être améliorées, ne se rallie cependant pas entièrement à cette proposition et ce Gouvernement souligne qu'il ne considère pas comme urgente une révision de la CMR sur ce point.

Ad article 18, paragraphe 2 et Article 20, paragraphes 1 à 3

50. Il convient de rappeler les remarques de la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 7) déjà mentionnées (v. supra, par. 30) à propos de l'art. 12, par. 7 et de l'art. 17, par. 2, au sujet de l'emploi dans ces dispositions des expressions "claimant" ou "person entitled to make a claim" et "ayant droit", et étendues également à cette disposition.

Ad article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> (marchandises dangereuses)

51. La proposition SCI/IRU d'amender cette disposition (doc. 301/Add. 1, V, pp. 8-9) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 23-24).

52. La Norvège (doc. 355/p. 5) estime que cet amendement semble présenter peu d'intérêt et qu'il devrait être amendé à son tour; ce Gouvernement s'est ensuite rallié sur ce point aux vues de l'UNIDROIT (doc. 403/Add. 4, par. 5 d)). La réponse de la Belgique n'est pas favorable (doc. 403/Add. 2, II, par. 7), tandis que l'Italie n'a aucune

observation à présenter au sujet de cette proposition (doc. 355/Add. 7, par. 11).

Paragraphe 2

53. La proposition CCI/IRU d'amender cette disposition (doc. 301/Add. 1, V, pp. 8-9) n'a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 23-24).

54. L'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 11) a précisé qu'elle n'a pas d'observation à présenter au sujet de cette proposition. La Norvège (doc. 355, p. 5), après avoir estimé que le texte actuel du par. 2 de l'art. 22 CMR suffit pour assurer la protection du transporteur, a réaffirmé son opinion défavorable à cet amendement dans le document 403/Add. 4, par. 5, d), en remarquant qu'elle ne saurait admettre l'opinion exprimée par l'UNIDROIT à la p. 24 de son étude à propos du second amendement proposé par la CCI/IRU pour cette disposition. On note cependant que cette opinion, comme la remarque norvégienne, portent à la même conclusion défavorable à l'amendement proposé.

55. De son côté, l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, IX) pense que le texte de l'art. 22 peut prêter à équivoque et devrait être amélioré: il faudrait tirer au clair que le transporteur a le droit de refuser de transporter les marchandises, même si c'est après la conclusion du contrat et au moment de leur prise en charge qu'il prend connaissance du danger inhérent à leur transport.

56. De son côté, la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 9) fait aussi ses réserves au sujet des pouvoirs que reçoit le transporteur sans

écurie de la responsabilité à l'égard des marchandises dangereuses non connues comme telles par loi aux termes du par. 1<sup>er</sup> du même art. 22. Ce gouvernement souhaiterait que le par. 2 précise que l'usage par le transporteur de ces voies étendues est subordonné à l'impossibilité d'éviter le danger en recourant à des moyens moins radicaux.

Ad article 22 bis (nouveau) (dommages nucléaires)

57. La proposition CCI/IRU (doc. 301/Add. 1, VI, p. 9) d'introduire cette disposition nouvelle relative aux dommages nucléaires a été dissoute plus haut sous le titre "Dommages nucléaires" (v. supra, par. 13-19).

Ad article 23, paragraphe 3 (montant-limite)

58. Le Royaume-Uni a fait remarquer (doc. 301, par. 5-6) qu'il conviendrait de modifier la CMR afin de supprimer la contradiction qu'il aperçoit entre l'étendue de la responsabilité limitée prévue par la Convention de Varsovie (art. 22) et celle, deux fois moindre, que prévoit l'art. 23 CMR, même si les art. 24 et 25 CMR en permettent l'élargissement au moyen d'une déclaration de valeur excédant la limite ou d'intérêt spécial à la livraison.

59. Dans un ordre d'idées similaire, bien que sur un autre plan, l'OCTI (doc. 355/Add. 8, par. 7) aperçoit dans l'abaissement du montant plafond de 100 à 50 francs-or (de l'Union Latino) dans la CIM de 1970, la possibilité d'une éventuelle harmonisation entre la CMR et la CIM nouvelle. La Suisse (doc. 403, par. 2) propose également d'envisager cette même harmonisation.

### PLAQUEPIEC 2 (suite?)

60. L'OCTI indique (doc. 355/Add. 6, par. 8) que l'indemnité due pour dépassement du délai de livraison lorsque la preuve est fournie qu'un dommage en est résulté a été portée au double du prix de transport dans l'art. 34, par. 2 de la CIM de 1970, alors que cette indemnité était, comme dans la CMR en matière de retard, limitée au simple prix de transport dans l'art. 34, par. 2 de la CIM de 1952. Mais l'OCTI reconnaît que ce relèvement correspond à la réduction dans la CIM de 1970 de l'indemnité forfaitaire prévue dans le par. 1er de ce même art. 34 CIM pour le cas où l'ayant droit n'aurait pas démontré qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison. Puisque ce cas particulier à la CIM n'est pas prévu dans la CMR, le souci d'harmonisation paraît manquer ici d'objet.

61. D'autre part, il convient de mentionner, également à propos de cette disposition, la remarque de la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 7) concernant l'emploi des termes "claimant" et "ayant droit", déjà indiqués plus haut à propos de l'art. 12, par. 7 (v. supra, par. 38).

### Ad article 24, paragraphe 1er (déclaration de valeur)

62. La proposition CCI/TRU d'amender ce paragraphe (doc. 301/Add. 1, VII, p. 10) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (p. 25).

63. Pour la Norvège (doc. 355, p. 5; doc. 403/Add. 4, par. 5 d)), cet amendement semble présenter peu d'intérêt. La Belgique, (doc. 403/Add. 2, II, par. 9) et l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, XI) estiment inutile cette proposition tandis que l'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 14) n'a aucune observation à formuler à son sujet.

Paragraphe 2 (nouveau)

64. La proposition COI/IRU d'introduire un par. 2 nouveau dans l'art. 24 (doc. 301/Add., VIII, p. 10) a été analysée dans l'Etude UNITDROIT (pp. 25-27).

65. Les quatre Etats susvisés — Norvège, Belgique, Allemagne, Italie — (v. doc. cit.) ont pris la même position vis-à-vis de cette proposition qu'à l'égard de celle visant le par. 1er (v. supra, par. 62).

Ad article 25, paragraphe 1er (dépréciation)

66. L'OCTI (doc. 355, Add. 8, p. 5) oppose les méthodes différentes employées pour le calcul du pourcentage de dépréciation selon la philosophie de la CII et de la CIM de 1933 (art. 32), d'une part, et celle de la CIM de 1961 (art. 33), de l'autre.

Ad article 26, paragraphe 1er (intérêt spécial à la livraison)

67. La proposition COI/IRU d'amender ce paragraphe (doc. 301/Add. 1, VIII, p. 10) a été analysée dans l'Etude UNITDROIT (p. 27).

68. Pour la Norvège (doc. 355, p. 5; doc. 403/Add. 4, par. 5 d)), cet amendement semble présenter peu d'intérêt. L'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3) estime que la question ne paraît pas être d'une importance particulière, tandis que l'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 15) n'a aucune observation à présenter au sujet de cette proposition.

Paragraphe 2 (préjudice moral)

70. La proposition CCI/TMI d'amender ce paragraphe (doc. 301/Lett. 1, VIII, pp. 10-11) a été analysée dans l'*Etude UNIDROIT* (pp. 27-28).

70. La Norvège (doc. 403/Add. 4, par. 5 d)) n'est pas favorable à ces projets d'amendement à l'art. 26. L'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, XII) "estime qu'il conviendrait de conserver la règle actuelle, étant donné que, en ce qui concerne la CMR, il a été convenu que la question des indemnités pour dommage moral devrait relever du droit national." L'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 15) n'a aucune observation à présenter à ce sujet.

Ad article 27, paragraphe 1or

71. Il convient de rappeler, à propos des termes "claimant" et "ayant droit" employés aussi dans cette disposition, les remarques de la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 7), déjà indiquées à propos de l'art. 12, par. 7 (v. supra, par. 38).

Ad article 28 (réclamations extra-contractuelles)

72. L'OCTI (doc. 355/Add. 8, par. 10), après avoir observé que la portée de l'art. 28 se limite aux cas de perte, d'avarie ou de retard comme le faisait la CIM de 1961 (art. 40), remarque que cette restriction a été supprimée dans l'art. 40 de la CIM de 1970, aux termes duquel, dans tous les cas régis par cette Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer ou les personnes dont il est tenu de répondre que dans les conditions et limites prévues dans la CIM.

A) Titre du Chapitre V.

73. La proposition CCI/IBU d'amender le titre (doc. 301/Add. 1, IX, pp. 11-12) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (p. 28).

74. De son côté, l'OCTI (doc. 355/Add. 3, p. 5), dans l'optique de l'harmonisation entre la CMR et la CIM qui se justifie selon lui partout où les particularités de chaque mode de transport n'exigeraient pas des solutions divergentes, souligne les divergences, à son avis regrettables, que présenteraient les dispositions des art. 30 à 32 CMR par rapport à celles des art. 41 à 47 de la CIM.

Ad article 30, paragraphes 1 et 2 (réserves du destinataire)

75. La proposition CCI/IBU de remplacer ces deux paragraphes par un par. 1<sup>er</sup> nouveau (doc. 301/Add. 1, IX, pp. 11-12) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 29-31).

76. L'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 16) "ne pense pas que la nouvelle rédaction proposée soit plus exhaustive et plus claire que le texte actuel et n'estime pas opportun de réduire à 3 jours le délai fixé pour déclarer les pertes ou évaries non apparentées". L'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, XIII) "ne voit aucune raison valable d'abréger le délai imparti pour adresser des réserves: un tel amendement aurait pour effet d'aggraver les conséquences juridiques résultant de l'inobservation de cette disposition". La Norvège (doc. 355, p. 6) estime qu'"une disposition aussi restrictive risque de saper à la base tout le régime de responsabilité du transporteur défini dans la convention, et ne saurait donc être admise (v. aussi doc. 403/Add. 4, par. 5, a)). En ce qui concerne la durée du délai, la Norvège croirait opportun, si

l'on maintenait à l'art. 30, parv. 1<sup>er</sup>, la possibilité de rapporter la preuve contraire à l'encontre des mentions de la lettre de voitance concernant l'état des marchandises, de raisonner le délai de notification de 7 à 3 jours. Mafin, l'OCII (doc. 355/Add. 6, pp. 5-6), inspiré par le souci d'harmonisation entre la CMR et la CMI rappelé plus haut, note: "Sans vouloir donner la préférence, à cet égard, à la CMI ou à la CMR, il paraît intéressant de remarquer que la proposition CCI/IRU concernant l'art. 30 tend à un certain rapprochement avec le système de la CMI."

Ad article 31, paragraphe 1<sup>er</sup> ("forum prorogatum")

77. La Norvège (doc. 355, p. 7) voudrait qu'on examine de plus près si le choix du for prévu dans cette disposition est encore librement laissé aux parties au cas où celles-ci seraient convenues que la juridiction du pays contractant désigné par elles d'un commun accord sera la seule juridiction compétente. La Suède (doc. 355/Add. 3, par. 10) se pose le même problème, pour conclure que le demandeur aura toujours le choix entre les juridictions ainsi désignées de commun accord et celles qui sont visées aux lettres a) et b) de ce paragraphe. Ce Gouvernement manifeste, à ce propos, ses doutes, qui naissent notamment à propos de la Convention de La Haye postérieure à la CMR et de la validité des clauses compromissoires attribuant compétence exclusive à un tribunal arbitral aux termes de l'art. 33 de la CMR elle-même.

78. Toujours à propos de ce même par. 1<sup>er</sup>, la Suède (doc. cit., par. 11) croit apercevoir une divergence entre le texte français et anglais de cette disposition. Dans le texte français, il est évident que le participe passé "désignées" ne peut se rapporter qu'aux "juris-

dictions" et non aux "pays contractants". Une hésitation est possible, par contre, dans le texte anglais où l'on pourrait soutenir que le participe passé "designated" doit se référer à l'expression "contracting country" qui le précède immédiatement et non à "court or tribunal". Le Gouvernement suédois, "on ce qui concerne le fond de la question est d'avis que les parties ne devraient pas avoir à désigner la ou les juridictions compétentes mais seulement à désigner un pays contractant, la ou les juridictions compétentes étant ensuite déterminées par le droit interne dudit pays."

79. L'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, XIV) estime également que le libellé de cette disposition est ambigu. A son avis, "il serait souhaitable, mais non urgent, de bien montrer que les parties peuvent d'un commun accord limiter davantage le domaine de compétence juridictionnelle des tribunaux."

Paragraphes 2 et 3 (litispendance - chose jugée - exécution)

80. La Norvège (doc. 355, p. 7) croint qu'il n'y ait une contradiction entre ces dispositions, du fait que le par. 2 relatif à la litispendance et à la chose jugée a un champ d'application différent de celui du par. 3 qui a pour objet le caractère exécutoire dans les pays contractants des décisions rendues dans les mêmes pays, pour les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la CMR. Le Gouvernement norvégien suggère de limiter l'interdiction d'intenter une nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties aux seuls cas où une action aurait déjà été intentée devant une juridiction d'un Etat contractant. Par contre, l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, XIV in fine) n'aperçoit pas de contradiction entre les dispositions de ces deux paragraphes.

Article 32, paragraphes 2 et 3 (suspension de la prescription)

81. La Suède (doc. 355/Add. 3, par. 12) observe que les dispositions relatives à la suspension de la prescription préservent des difficultés pour les pays qui ne connaissent pas cette notion dans leur législation sur la prescription extinctive. Dès lors, ce Gouvernement propose de remplacer la réclamation écrite du par. 2 de l'art. 32 CMR (reprise des art. 41 et 47 de la CIM, dont la Suède est aussi signataire), mécanisme pouvant fonctionner indépendamment de l'accord du transporteur, par un autre système pouvant porter à un règlement aimable du litige sans que l'ayant droit à la marchandise doive nécessairement intenter un procès. Le régime introduit dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur les connaissances maritimes par le Protocole de Bruxelles du 23 février 1968 (art. 3, par. 6) (1), qui prévoit que la prescription peut être prorogée par consentement des parties, donc sous réserve de l'accord — qui peut être aléatoire — du transporteur.

Article 33 (arbitrage)

82. L'OCTI (doc. 355/Add. 8, par. 11) attire l'attention sur la nouvelle disposition introduite dans le par. 4 de l'art. 61 de la CIM en 1961, assimilant la mise en œuvre de la procédure arbitrale, à l'égard de la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, à l'ouverture de l'action devant le tribunal

---

(1) Et non art. 6, par. 3: erreur matérielle dans le document W/TRANS susvisé.

scrutinaires. L'OCCT voit un avantage à cette disposition que l'art. 33 de la CMR ne prévoit pas, puisque qu'en son absence, il faut, pour que l'action mise en œuvre par voie d'arbitrage interrompe la prescription, que le droit national applicable contienne une règle positive à ce sujet, sous peine de risquer de voir la prescription intervenir en cours d'arbitrage.

Ad article 41, paragraphe 1<sup>er</sup> (caractère impératif de la Convention)

83. La Norvège (doc. 355, p. 7) et la Suède (doc. 355/Add. 3, par. 3) insistent pour que soit opéré un changement fondamental dans la philosophie caractéristique de la CMR, convention de droit impératif absolu puisque, sous peine de nullité, les parties ne peuvent, sans qu'une disposition expresse de la Convention les y autorise, convenir de stipulations qui, directement ou indirectement, dérogent à la Convention elle-même. Ces Gouvernements proposent d'amender cette disposition de façon à rendre licite pour le transporteur d'accroître, d'une manière entièrement unilatérale, sa responsabilité (notamment à l'égard des art. 23 et 25 CMR), en dehors des cas prévus par la CMR elle-même, et ce à l'inverse des Conventions maritime (Bruxelles 1924/1968, art. 3, par. 5, lettre g) et art. 5) et aérienne (Varsovie/La Haye, art. 25, par. 1) qui sont par là des conventions de droit impératif relatif. C'est en partant de cette optique que l'Allemagne (doc. 403/Add. 5, par. 3, XV) n'appuie pas cet amendement et remarque que son objet pourrait être atteint aussi sûrement par une déclaration de valeur faite en application de l'art. 24 de la CMR.

Article 49 (revision périodique de la Convention)

84. La proposition CCT/IRI concernant la procédure de révision de la Convention en vue de prévoir des révisions périodiques de la CMR (doc. 301/Add. 1, pp. 12-13) a été analysée dans l'Etude UNIDROIT (pp. 31-32).

85. Le Royaume-Uni (doc. 355/Add. 1) n'a rien à objecter à l'égard de l'aménagement de possibilités de réviser périodiquement la CMR, tout en préférant que la question soit examinée par le Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU et non par une Conférence diplomatique où seules les parties contractantes seraient admises à présenter des propositions. Revenant sur la question dans le document 403/Add. 3 (II, p. 2), le Gouvernement britannique a maintenu ses vues: "Il ne voit aucune raison de penser qu'une plus grande souplesse serait un désavantage et note que l'UNIDROIT a signalé les inconvénients que pourrait présenter un mécanisme de révision aussi rigide que celui qui est prévu pour les Conventions ferroviaires".

86. L'Italie (doc. 355/Add. 7, par. 17) se déclare d'accord, en principe, avec l'adoption, sur le plan international, de mesures permettant une procédure plus souple pour la révision de la Convention.

87. Par contre, l'Allemagne (doc. 355/Add. 4, par. 2, in fine, et surtout doc. 403/Add. 5, par. 3, XVI) n'est pas favorable à un système de révisions périodiques de la CMR, et estime au contraire, que la procédure existante dans la Convention permet largement de soumettre aux Etats contractants des propositions d'amendement rai-

comptables et ce donc un délai suffisant pour qu'elles soient examinées. La Norvège (doc. 355, p. 2 et 403/Ad. 4, par. 4) juge suffisante, du moins pour l'instant, la procédure de révision prévue dans l'art. 49 CCI. Enfin, la Belgique (doc. 403/Ad. 2, II, par. 14) ne croit pas que la procédure suggérée dans la proposition CCI/IRU soit réalisable ou réalisable.

33. L'UNIDROIT se réserve de présenter, de son côté, au Groupe ad hoc ses observations quant aux remarques faites par les Gouvernements dans la documentation qui a fait l'objet du présent document.

