Distr.
RESTREINTE
TRANS/WP9/28
24 janvier 1955
Original: FRANÇAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS Sous-Comité des transports routiers Groupe de travail spécial du contrat de transport international par route

PROJET DE CONVENTION

RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

## Communication des Gouvernements

# SUISSE

Le Gouvernement de la Suisse a fait parvenir au Secrétariat les commentaires qu'appelle de sa part le projet de convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (TRANS/WP9/22). Ces commentaires sont reproduits ci-après.

le 15 décembre 1954

# Article ler (1.f), 2e phrase)

"si le transport n'a pas été accompli, autrement que par suite de perte totale, le "dernier transporteur" vise le transporteur qui effectuait le transport au moment où celui-ci a effectivement pris fin."

Le sens de cette phrase ne paraît pas absolument clair. Quelles sont la raison d'être et la portée de l'addition "autrement que par suite de perte totale"? Lorsque le transport n'a pas été accompli par suite de perte totale de la marchandise, est-ce que le dernier transporteur n'est pas aussi le transporteur qui

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires ont une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques. Le Comité des transports intérieurs, lors de sa neuvième session (juillet 1952), a particulièrement insisté pour que cette règle soit rigoureusement appliquée.

TRANS/WP9/28 page 2

effectuait le transport au moment où celui-ci a effectivement pris fin ? Il nous semble que le texte devra être précisé pour trancher ces questions sans ambiguïté possible.

# Article ler (1.g))

Si cette définition est parfaitement claire du point de vue juridique, elle ne répond peut-être pas entièrement aux besoins de la pratique. En effet, le profane ne comprendra pas nécessairement que les animaux vivants entrent dans les "choses" pouvant faire l'objet du contrat de transport. Or, le transport d'animaux vivants est expressément prévu à l'article 19 (3.g). C'est pourquoi nous suggérons de compléter la définition en cause comme il suit :

" "Marchandise" vise les animaux vivants ou la chose qui font l'objet du contrat de transport."

# Article ler (1. h))

Il conviendrait de compléter la définition du "véhicule" de façon à comprendre également le véhicule articulé, qui n'est pas un camion automobile et dont la remorque est dénommée "semi-remorque" à l'article 4 de la Convention du 19 septembre 1949 sur la circulation routière.

## Article 2 (2.)

"La présente Convention s'étend au cas où la marchandise, sans être transbordée, est acheminée avec le véhicule, sur une partie du parcours, par un autre moyen de transport."

Il y a lieu de préciser que le contrat de transport entre le transporteur routier et l'exploitant de l'autre moyen de transport n'est pas régi par la convention. Si un camion chargé est acheminé par chemin de fer (par exemple, à travers un tunnel), l'administration ferroviaire ne doit pas être comprise dans la communauté de responsabilité instituée aux articles 35 et suivants.

OMERIC PAIS PAR & SANDAGOUS

Article 2 (4.d))

"La présente Convention est sans application :

d) aux transports exécutés dans des conditions tout à fait exceptionnelles, sortant manifestement du cadre normal de l'exploitation des transports routiers et soustraits à la présente Convention de l'accord des parties, accord qui doit être constaté par écrit et figurer à la lettre de voiture si un tel document est émis."

Ce texte ne donne pas encore entière satisfaction, car il peut être la source d'abus. Il pourrait permettre au transporteur d'alléguer qu'un transport sort manifestement du cadre normal de l'exploitation des transports routiers pour le soustraire, d'accord avec l'expéditeur, à l'empire de la Convention. Il est des transports exécutés dans des conditions tout à fait exceptionnelles qui rentrent dans le cadre de l'exploitation des transports routiers, parce qu'ils ne peuvent précisément être effectués que par route. Peut-être pourrait-on préciser la rédaction en y introduisant une liste non exhaustive des transports ici visés (transports de coques de bateaux, de générateurs, de grosses machines, etc.). D'autre part, on ne voit pas pourquoi ces transports devraient pouvoir s'effectuer sans lettre de voiture. Nous proposons donc de supprimer in fine les mots "si un tel document est émis". Enfin, il pourrait sembler logique, à l'article 42, de réserver aussi la disposition de l'article 2 (4.d)). of .03 thronorms of ob acting distribution by the first on the sure and and and and

Liticle 3 (3.) "Sauf stipulation contraire, la lettre de voiture ne représente pas la marchandise."

dintiple theory of longancy box secretains of acrow L'article 16 prévoit que la mention "lettre de voiture représentative" doit figurer sur les trois exemplaires de la lettre de voiture. Cela étant, nous suggérons de préciser le texte ci-dessus en lui donnant la teneur suivante : "Sauf stipulation contraire mentionnée dans la lettre de voiture, celle-ci ne représente pas la marchandise."

Prix de transport L'indication du prix de transport n'est pas exigée à l'article 5 (1.) alors olle l'est à l'article 2 (9.) de l'annexe D au cahier des charges. Il convient de compléter l'article 5 sur ce point pour procéder à une harmonisation qui a, TRANS/WP9/28 page 4

du reste, été envisagée par le Groupe de travail chargé des questions juridiques dès sa 3e session (voir E/ECE/TR/NS/SCL/64, page B, avant-dernier alinéa, in fine). Le prix de transport est un élément essentiel du contrat de transport et son indication est nécessaire au dénouement de celui-ci. La mention facilitera l'administration des preuves en cas de litige. Le prix de transport peut être une des créances résultant de la lettre de voiture, dont le destinataire est tenu de payer le montant en vertu de l'article 12 (2.). Sans l'indication du prix de transport, il serait singulièrement plus malaisé d'assurer l'application de l'article 38,b) 2e phrase. Enfin, il est évident que ladite indication répond aux besoins pratiques en ce qui concerne la lettre de voiture représentative.

## Article 5 (2. d))

"Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir en outre les indications suivantes:

d) les frais que l'expéditeur prendrait à sa charge".

Nous proposons que, pour plus de clarté, cette disposition reprenne la définition des frais qui figure à l'article 17, paragrapho 1, de la CIM.

# Article 7 (3.)

"L'expéditeur a le droit de demander la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Le transporteur peut réclamer les frais de cette vérification dans la mesure où l'usage du lieu de chargement l'y autorise".

Nous ne comprenons pas pourquoi le transporteur serait en droit de réclamer les frais de la vérification du poids brut dans la mesure seulement où l'usage du lieu de chargement l'y autorise, ni pourquoi le règlement des frais de cette vérification doit faire l'objet d'une disposition différente de celle qui est appliquée à la vérification du contenu des colis (article 7, 4.). Nous recommandons de fusionner ces deux paragraphes en un seul, ainsi conçu :

"3. L'expéditeur a le droit de demander, contre rémunération spéciale, la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise, ainsi que du contenu des colis".

TRINS/WP9/28 page 5

L'actuel paragraphe 5 deviendra 4, rédigé comme il suit : "Le résultat des vérifications prévues au paragraphe précédent est consigné sur la lettre de voiture".

Dûment adapté, ce paragraphe 4 pourrait aussi devenir la dernière phrase du paragraphe 3. anolderstant see tenunch of number one unotropented at

# Article 11 (1c, dernière phrase)

OX BOH

THOMO

"Le droit de disposition passe, toutefois, au destinataire lorsqu'une mention dans ce sens a été faite par l'expéditeur sur le premier exemplaire de la lettre de voiture."

A notre avis, la mention visée ici doit aussi figurer sur le troisième exemplaire de la lettre de voiture, qui est entre les mains du transporteur, lequel y a intérêt, car il doit savoir, et le cas échéant, pouvoir prouver que l'expéditeur a renoncé au droit de disposer de la marchandise. L'application de l'article 13 (2.) s'en trouvera facilitée. D'autre part, le transporteur n'aura plus besoin d'exiger la présentation du premier exemplaire, ainsi que cela est prévu au paragraphe 5 de l'article 11.

### Article 12 (1., lère phrase)

"Le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée. "

Nous pensons qu'il serait opportun de prévoir que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture sera remis au destinataire et la marchandise lui sera livrée "le tout contre décharge", à l'instar de ce qui est prescrit au paragraphe l de l'article 16 de la CIM.

Article 13 "1. Si le transport ne peut être entrepris ou poursuivi conformément à la lettre de voiture, et que l'obstacle soit temporaire ou qu'il demeure possible d'exécuter le transport d'une manière autre que celle prévue à la lettre de voiture, il appartient au transporteur de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expédition, soit de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise dans

les conditions prévues à l'article 11, soit d'acheminer d'office la marchandise par d'autres voies ou par d'autres moyens.

2. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du transport est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise dans les conditions prévues à l'article ll."

Qu'entend-on par "autres moyens" au paragraphe 1, in fine ? N'y aurait-il pas lieu de parler de moyens de transport pour être plus précis ?

Au paragraphe 2, il faut, dans l'intérêt du transporteur, prévoir la forme en laquelle il est tenu de demander des instructions. Une conversation téléphonique peut toujours être contestée. Nous proposons la forme écrite.

# Article 14 (2.)

"Le destinataire, même s'il a refusé la marchandise, peut toujours en prendre livraison tant que le transporteur n'a pas exécuté les instructions contraires de l'expéditeur".

. ostbardores at ab tosegath of dioth as demonst a tustinous.

Le texte actuel ne règle pas la question des frais occasionnés par la décision tardive du destinataire qui prend livraison de la marchandise après avoir commencé par la refuser. C'est une lacune que nous proposons de combler. (Le paragraphe 2 de l'article 15 ne prescrit que le remboursement des frais de l'avis donné par le transporteur des circonstances qui motivent sa demande d'instructions, ainsi que le remboursement des frais résultant de l'exécution de ces instructions; en revanche, il ne viso pas le cas où il n'y a pas d'instructions, mais uniquement prise de livraison tardive de la part du destinataire.)

D'autre part, nous sommes d'avis que le destinataire qui a refusé la marchandise ne devrait avoir le droit d'en prendre quand même livraison, non tant que le transporteur n'a pas exécuté les instructions contraires de l'expéditeur, mais tant que le transporteur n'a pas reçu de telles instructions; c'est dire que ce droit serait refusé au destinataire à partir du moment où le transporteur a reçu des instructions contraires de l'expéditeur, même s'il ne les a pas encore exécutées (voir CIM, article 25, paragraphe 1, 3e alinéa). EIL COURSOU!

En conséquence, nous proposons la rédaction suivante :

"Le destinataire, même s'il a refusé la marchandise, peut toujours en prendre livraison à condition de rembourser les frais occasionnés par sa décision tardive et tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur". tion, à cotre evis, de préveir que les opérations iet visées, qui déchargent le

# Article 16 (4.)

"Le transporteur ne peut se prévaloir contre le réceptionnaire de bonne foi des droits que lui confèrent le paragraphe 1 de l'article.6 ainsi que l'article 9".

La portée exacte de cette disposition nous échappe. Peut-être le Comité restreint voudra-t-il revoir la rédaction de façon à la mieux préciser.

## thubb adeldo sel avog sediaoseag anolducaband ab seameta sel no lacosan Article 18. b)

"Les articles 11 à 15 s'appliquent à la lettre de voiture représentative avec les modifications suivantes : orgong Smorting to all al an (a c addersance

- b) Contrairement à l'article 12, paragraphe. 1, le transporteur doit livrer la marchandise au réceptionnaire, mais uniquement contre remise du premier exemplaire de la lettre de voiture;"

Du moment qu'en vertu de l'article 3 (2.), le contrat de transport subsiste, même si la lettre de voiture a été perdue, on peut se demander comment, dans cette éventualité, s'effectuera la livraison, quelles preuves seront exigées et comment le transporteur obtiendra décharge. Il nous semble que ces questions devraient être réglées. the termination of the contract of the contract of the contract of

# Article 19 (3. b))

"absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées".

Nous estimons qu'il serait utile de préciser l'expression "mal emballé", quand bien même elle est reprise de la CIM (article 27, paragraphe 3, b)). Nous suggérons la tournure suivante : ".... ou sont emballées de façon inappropriée aux conditions du transport et à la nature de la marchandise".

Article 19 (3. c))

'manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'ayant droit".

Pour faciliter l'administration des preuves en cas de contestation, il y a lieu, à notre avis, de prévoir que les opérations ici visées, qui déchargent le transporteur de sa responsabilité, doivent faire l'objet d'une mention dans la lettre de voiture tout comme dans les transports par rail (voir CIM, article 27, paragraphe 3,c). Une telle indication sera tout à l'avantage du transporteur, à qui il sera ainsi d'autant plus aisé d'invoquer avec succès la présomption établie à l'article 20, 2.).

Dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou des mesures de précautions prescrites pour les objets admis sous conditions; envois sous escorte.

diev ob extrol at a shouptionals of A fl seintro selve Pourquoi le projet ne reprend-il pas les clauses qui figurent à l'article 27, paragraphe 3 e) et g) de la CIM et qui sont propres à sauvegarder les intérêts légitimes du transporteur? Nous en proposons l'insertion dans la convention, à moins que les auteurs du texte n'aient eu des raisons plausibles d'y renoncer, mais qui nous échappent.

Article 19 (5.) "La freinte ou le déchet normal de route n'engage pas la responsabilité du transporteur. Son étendue est déterminée par les usages du lieu de destination".

Le terme "freinte" désigne une catégorie particulière de déchet de route; il n'est guère usuel que dans le commerce des céréales. Il suffit, semble-t-il, de faire état du déchet normal de route. Nous suggérons, en outre, de revoir la seconde phrase qui contient une disposition guère compatible avec celle de l'article 25, paragraphe 1. L'indemnité qui sera due en cas de perte excédant le déchet de route sera, en effet, calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu où elle a été acceptée au transport, sur la base d'une quantité correspondant aux usages du lieu de destination. Il nous paraît que mieux vaudrait renoncer à la seconde phrase du paragraphe 5 de l'article 19 pour prévenir des complications.

#### Article 22

"L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, si un délai n'a pas été convenu, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur".

Un délai d'attente de 60 jours nous paraît trop long, s'agissant d'un transport à courte distance entre deux pays limitrophes. Nous sommes enclins à proposer un délai d'attente aussi de 30 jours à partir de la prise en charge de la marchandise dans l'éventualité où un délai n'a pas été convenu.

#### Article 23

Le réceptionnaire est seul mentionné dans cet article. Or, il est évident que le destinataire doit aussi être visé. Il est vrai qu'il semble ressortir de l'article ler (1 e)) que la notion de "réceptionnaire" embrasse aussi celle de "destinataire". Mais si tel est bien le cas, on ne comprend pas très bien le sens de l'article 18 c), aux termes duquel "le réceptionnaire jouit des droits qui sont accordés au destinataire". Al 'article 13, on paraît avoir employé le mot "réceptionnaire" dans un sens étroit et à l'article 23 dans un sens large. Nous pensons qu'il conviendra de revoir de près cette terminologie; la question intéresse également l'article 32.

# Article 25 (i,3e alinéa, lère phrase)

"Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser ...... francs par kilogramme du poids brut total mentionné à la lettre de voiture".

Les milieux commerciaux et industriels que nous avons consultés se prononcent pour l'introduction du régime prévu à l'article 31, paragraphe 1 de la CIM.
Nous serions enclins à nous rallier à cette solution. Mais, d'autre part,
l'organisation suisse de l'industrie des transports automobiles s'est déterminée
contre une telle réglementation à cause des répercussions qu'elle exercerait
du fait que l'accord général portant réglementation économique des transports
routiers internationaux (annexe E.I au cahier des charges, 2.,b)) impose au transporteur l'obligation d'assurer sa responsabilité pour perte totale, perte partielle
et avarie des marchandises transportées. Ladite organisation estime nêmo que

c'est aller trop loin que de limiter cette responsabilité à 10 francs par kilogramme de poids manquant, ainsi que l'a proposé l'IRU; elle se déclare toutefois disposée à admettre à la rigueur ce montant, en précisant qu'il ne faudrait en aucun cas le dépasser.

Cela étant, nous renonçons à nous prononcer pour le moment. Nous le ferons quand nous serons saisis des propositions que l'IRU et la Chambre de commerce internationale feront connaître au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, conformément à la décision prise lors de la 2e réunion mixte du Groupe de travail des questions juridiques et du Groupe de travail du développement et de l'amélioration des transports de voyageurs et de marchandises par route (voir TRANS/WP9/26, paragraphe 24).

# Article 26 (1.)

"L'expéditeur peut déclarer, dans la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite visée à l'article 25, et fixer, en outre, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, soit pour le cas de perte ou d'avarie, soit pour celui de retard, contre paiement, à la demande du transporteur, de suppléments de prix à débattre."

Cette disposition n'indique pas dans quelle monnaie le montant de l'intérêt à la livraison peut être libellé. Si le choix de la monnaie est libre, nous pensons qu'un problème de conversion se posera qu'il conviendrait de résoudre par l'adoption d'une stipulation semblable à celle de l'article 25 (4.).

# Article 26 (2.)

"La déclaration d'un intérêt spécial à la livraison pour le cas de retard présuppose qu'un délai ait été convenu".

Pour des raisons pratiques, c'est-à-dire pour rendre plus facile aux profanes l'application de la convention, nous recommandons de répéter ici que mention du délai et mention de l'intérêt spécial à la livraison doivent figurer dans la lettre de voiture;

The same of the sa

- and the contest ((dies to be a second and the anatom) and of the anatom and the second and the

eliste symple to the first state and the first state of the first stat

Tricle 111 or south of

To Dre

30

are touterois

#### Article 28

"Lorsque, d'après la loi que la juridiction saisie juge applicable, le préjudice causé dans l'exécution d'un contrat soumis à la présente Convention peut en outre donner lieu à une réclamation extracontractuelle fondée sur le même fait ou la même faute, cette réclamation est également régie par la présente Convention".

Soumettre l'action dérivant de la responsabilité aquilienne aux dispositions de la convention nous paraît de nature à susciter des difficultés considérables. Comment, en effet, une réclamation extracontractuelle fondée sur la loi jugée applicable peut-elle être régie par la convention qui, elle, ne contient pas de disposition réglant une telle réclamation. C'est conformément à la loi déclarée applicable que cette réclamation doit être tranchée. Nous proposons donc de biffer l'article 28.

Article 29 (1.)

"Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol".

Pour des raisons de simplification, nous proposons que la responsabilité ici visée soit réglementée de la même manière et dans les mêmes termes que celle du chemin de fer (CIM, article 37).

# Article 29 (2.)

"Le droit de se prévaloir de ces dispositions lui est également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses représentants ou préposés dans l'exercice de ses fonctions. Toutefois, en ce qui concerne les représentants, l'indemnité à sa charge n'excédera pas dans ce cas les limites prévues à la présente Convention, à moins que le transporteur n'ait connu ou dû connaître la valeur de la marchandise".

Nous suggérons de remplacer cette disposition par un texte similaire à celui de l'article 40, ler alinéa, de la CIM. Il n'y a pas lieu, à notre avis, de faire une différence en ce qui concerne la responsabilité du transporteur lui-même et celle de son personnel, ni non plus d'établir une réglementation différente selon qu'il s'agit des représentants ou des préposés.

Nous faisons remarquer ici que la convention ne parle pas des intérêts de Intérêts de l'indemnité l'indemnité. Nous proposons l'adoption d'une stipulation prise sur le modèle de l'article 38 de la CIM.

Article 30

"Dans tous les cas où la responsabilité du transporteur est engagée en vertu de la présente Convention, sans que celle-ci en détermine l'étendue, cette détermination a lieu selon la loi que la juridiction saisie juge applicable."

Il serait opportun de remplacer cette disposition par une clause de portée plus générale, du genre de celle qui figure à l'article 53 de la CIM, à introduire au chapitre VIII qui pourrait s'intituler "Dispositions (ou clauses diverses", l'article 42 ayant trait à la "nullité des stipulations contraires à la Convention" et un article 42bis nouveau (ancien article 30 élargi) visant l'application du droit national".

# Chapitre VI: Réclamations et actions

Nous proposons d'introduire une disposition en vertu de laquelle quiconque présente une réclamation et exerce une action doit produire la lettre de voiture · Voir CIM, articles 41, paragraphe 3, et 42, paragraphe 3, dernier alinéa).

# Article 33 (1.)

"Toute action en justice basée sur le contrat de transport peut être portée devant une juridiction compétente de l'Etat dans le territoire duquel :

- a) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou
- b) le lieu de départ ou le lieu de destination du transport est situé".

Nous recommandons le réexamen de cette disposition. Nous ne comprenons pas la raison d'être de la lettre b et doutons de sa nécessité. Pourquoi prévoir expressément la possibilité de porter l'action devant la juridiction de l'Etat où se trouve le lieu de départ? En général, ce lieu de départ coïncide avec la résidence habituelle du transporteur. Quant au lieu de destination, veut-on vraiment accorder au transporteur la faculté d'actionner son débiteur dans ce lieu et non me

terets de

pour obtenir le paiement du prix de transport ? Ou bien, l'expéditeur et le destinataire doivent-ils pouvoir actionner le transporteur au lieu de destination, et non pas seulement au lieu où il a sa résidence habituelle ? A notre avis, il serait excessif d'accorder une telle possibilité au destinataire, d'autant plus qu'en général le transporteur effectue, en qualité de commettant de l'expéditeur, le transport de bout en bout du lieu de départ au lieu de destination. Quid, enfin, du for du transporteur intermédiaire qui est défendeur dans une action engagée en vertu de l'article 37 ? Il n'est pas concevable qu'il puisse être actionné au lieu de départ ou au lieu de destination à raison, par exemple, du retard causé par un fait s'étant produit au cours de la partie du transport qu'il a exécutée.

# Article 34 (2.,2e alinéa)

"La preuve de la réception, de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait".

Cette phrase doit s'écrire sans virgule.

#### Article 37

"A moins qu'il ne s'agisse d'une demande renconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur et le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard".

Mieux vaudrait dire: ".... l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait ....." car il faut bien admettre que l'on a seulement en vue un choix entre les trois transporteurs, sinon des difficultés surgiraient du point de vue du for (article 33, 1).

### Article 40 (1.)

"Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 38 et 39 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait eu connaissance du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir".

TRANS/WP9/28 page 14

Il ya avantage à ce que le transporteur intermédiaire participe à l'administration des preuves au cours du premier procès; sa présence peut aussi faciliter la mise sur pied d'une transaction. Nous proposons en conséquence de reprendre le texte de l'article 50, paragraphe 1, de la CIM.

Article 40 (2.)

"Le transporteur qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés avec lesquels il n'a pas transigé."

La CIM (article 50, paragraphe 2) est plus précise en ajoutant "sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés".

Article 40 (3.)

"Pour les recours entre transporteurs, le délai de prescription prévu au paragraphe premier de l'article 34 est prolongé de six mois."

Cette prolongation de délai, d'une durée de six mois, est trop courte. En effet, les contestations entre les parties au contrat de transport (article 34) peuvent être longues à régler. Nous préconisons donc la suppression de cette disposition qui n'a pas son équivalent dans la CIM. Si l'on tient à la conserver, la prolongation de délai devrait être plus longue.

#### Article 41

"Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 38, 39 et 40".

Il ne paraît pas possible, au cours de la phase envisagée à l'article 40, de réserver aux parties la faculté de convenir entre elles des stipulations qui dérogent aux dispositions de cet article. Il n'est pas concevable, par exemple, que le transporteur qui veut exercer son recours puisse, en vertu d'une clause dérogatoire du contrat, ne pas former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés avec lesquels il n'a pas transigé (article 40 (2.)). L'article 40 vise des éventualités où la procédure judiciaire est engagée; les règles qui fixent le fonctionnement de celle-ci doivent échapper à la volonté des parties qui ne sauraient y déroger d'un commun accord. C'est pourquoi nous proposons de biffer dans l'article 41 la mention qui y est faite de l'article 40.

cipe a l'adminis.
reprendre

### rticle 42 (2.)

"En particulier, sont nulles la clause par laquelle le transporteur se fait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise, ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause attribuant compétence à des instances judiciaires d'Etats non contractants, étant entendu que la clause attribuant compétence à un tribunal arbitral demeure permise si cette clause prévoit que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention".

Quelle est la portée de cette disposition au regard de l'article 83 (1. et 3)? En bonne logique, on doit admettre que le demandeur s'est privé, du fait de la clause compromissoire qu'il a acceptée en concluant le contrat de transport, des draits qu'il tient de l'article 36 (1). D'autre part, il est douteux que l'article 33 (3.) puisse s'appliquer à la sentence arbitrale. Sur ces deux points, le tribunal arbitral ne pourra pas vraiment appliquer la convention. Dès lors, nous demandons que soit examinée la possibilité d'établir une congruence non équivoque entre l'article 33 et l'article 42.

# Article 48 (1.)

"Quatre-vingt-dix jours après le dépôt, le dernier en date, des ratifications ou adhésions de (trois) Etats, la prescrite Convention entrera en vigueur pour chacun des Etats qui l'aura ratifiée ou qui y aura adhéré au moment dudit dépôt."

· . SUSUSUS CONTROL BY SUSUSUS CONTROL OF THE CONTR

Nous suggérons de dire " ..... ou adhésion de cinq Etats, la présente Convention .....".

# Article 51

"Si, par suite de dénonciation, le nombre des Etats contractants se trouve ramené à moins de (trois), la Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet".

Remplacer le chiffre trois par le chiffre cinq.

#### Article 53

"Sil s'élève entre Etats contractants un différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention et que ce différend n'ait pas été réglé par d'autres moyens, il pourra être porté, à la requête d'un quelconque des Etats contractants intéressés, devant la Cour internationale de Justice pour décision". Nous demandons que cette disposition soit adaptée à celle de l'article 60 de la CIM en disant : " .... il pourra être porté, à la requête (ou à la demande) des parties, devant la Cour internationale de Justice pour décision."

innexe 2. Dispositions relatives aux mobiliers non emballés transportés en déménagement

#### Article 2

"Par dérogation au paragraphe premier de l'article 25, la responsabilité du transporteur-déménageur est limitée, en l'absence d'un inventaire détaillé et chiffré, à X ...... francs jusqu'à concurrence, au maximum de X ..... francs par mètre cube du mobilier qui fait l'objet du contrat, le franc s'entendant du franc-or visé audit paragraphe."

Nous nous réservons de proposer la suppression de cette disposition selon la teneur qui sera donnée en définitive à l'article 25 de la convention. Nous nous bornons à rappeler d'ores et déjà que l'article 31 de la CIM s'applique aux déménagements dans la même mesure qu'à d'autres transports.

#### Article 4

"Contrairement aux dispositions des paragraphes let 2 de l'article 32, des réserves pourront toujours être formulées dans un délai de cinq jours, dimanche et jours fériés non compris, à partir de la livraison, le jour où celle-ci se termine n'étant pas compris dans le délai."

On pourrait se passer de cette clause exceptionnelle en fixant à cinq jours (éventuellement à sept jours, comme à l'article 45, paragraphe 2 d), l., de la CIM) le délai prescrit à l'article 32 de la Convention.

rement a motion by (troits), it Convention concern differ a vicuous a

The are enciled to do not be an of breight in delicable in or alter

some and the state of the state

- of the state of the state of the state of the state of the order of the state of

at it me ite reclificate di merce al recorne, il recorne, il recorne e la recorne

- many the transfer does white on the total total transfer and the transfer total transfer of the transfer of

bion of a liver it ontilon the language of the sold of the language of the sold of the language of

Mankelous succession of the second

Distr.
RESTREINTE
TRANS/WP9/28/Add.l
27 janvier 1955
Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS
Sous-Comité des transports routiers
Groupe de travail spécial du contrat
de transport international par route
(Première session)

#### PROJET DE CONVENTION

RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

#### Communications des gouvernements

Addendum 1 : FRANCE

le 24 janvier 1955

Later was a series of the seri

L'article 15 de l'avant-projet de convention annexé au rapport du Comité restreint (TRANS/WP9/22) donne au transporteur le droit de faire vendre, dans certaines conditions, les marchandises qui lui ont été confiées. L'article 24 prévoit, d'autre part, que ce transporteur peut décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses lorsqu'il ne connaissait pas la nature de ces marchandises au moment de la conclusion du contrat de transport.

Or, les droits que l'en envisage de donner aux transporteurs ne peuvent être accordés que sous réserve de l'accomplissement des formalités douanières, ainsi, d'ailleurs, que d'autres formalités douanières intéressant plus particulièrement la police et la santé.

Il apparaît donc que le texte de l'avant-projet devrait être complété dans ce sens.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires ont une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques. Le Comité des transports intérieurs, lors de sa neuvième session (juillet 1952), a particulièrement insisté pour que cette règle soit rigoureusement appliquée.

TRANS/WP9/28/Add.1 page 2

Par ailleurs, l'article 19 décharge le transporteur de sa responsabilité en cas d'avaries ou de pertes résultant de circonstances particulières qui sont énumérées dans cet article.

Pour prévenir toute difficulté d'intérprétation, il apparaîtrait opportun que le texte de cet article indiquât que la responsabilité du transporteur subsiste vis-à-vis des administrations douanières et que les engagements qu'il aurait pu contracter vis-à-vis desdites administrations demeurent valables.