Distr.
RESTREINTE

W/TRANS/WP9/35

13 avril 1955
Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail spécial du contrat de transport international par route
(Première session)

ARTICLES 19 (PARAGRAPHE 2) - 26 DE L'AVANT PROJET DE CONVENTION

Proposition personnelle du représentant des Zones occidentales d'Allemagne

Article 19, paragraphe 2

La disposition serait à remodeler sur la base de la formule proposée pour l'article 19, paragraphe 1, et de façon à ce qu'elle s'appuie sur l'article 27, paragraphe 2 de la CIM. Dans la mesure, où l'article 27, paragraphe 2 de la CIM fait allusion à la "force majeure", il faudrait toutefois en procédant à la modification préciser par une formule s'écartant de la CIM, que le transporteur est responsable pour des risques inhérents à l'exploitation, même lorsqu'aucune faute ne peut lui être imputée. Ainsi le transporteur serait, à titre d'exemple, responsable, soit

lorsque le véhicule tamponne un autre véhicule, sans qu'il y ait faute du premier, soit

lorsque, toutes mesures de sécurité raisonnablement exigibles étant prises, le véhicule vient à être pillé par des bandits de la route grimpés sur le véhicule.

Dans ces occurrences il s'agit de dangers inhérents à l'exploitation pour lesquels la responsabilité du transporteur ne doit être exclue. Il serait donc indiqué de ne pas omettre de bien spécifier, que le transporteur n'est déchargé que de la responsabilité de cas dus à des circonstances extérieures à l'exploitation.

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.

Aussi est-il suggéré de donner à l'article 19, paragraphe 2, la teneur ci-après :

"Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie de la marchandise a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise ou des circonstances extérieures à l'exploitation, que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier".

Article 19, paragraphe 3

La tournure "compte tenu de l'article 20, paragraphe 2, le transporteur est déchargé de cette responsabilité" pourrait provoquer des doutes. Pour cette raison il serait à examiner, si l'expression "de cette responsabilité" est à remplacer par les mots "de sa responsabilité".

Article 20, paragraphes 1 et 2

Il est recommandé d'adapter le texte de ces paragraphes à celui de l'article 28, paragraphes 1 et 2 de la CIM. Il conviendrait tout au moins de mettre à l'article 20, paragraphe 2, à la place des mots : "qu'elle en résulte" la version plus claire: "que l'avarie en résulte".

Article 21

Le règlement prévu pour le cas de l'absence d'un délai convenu semble trop imprécis, puisqu'en particulier il laisserait trop de marge à l'appréciation du juge. L'on devrait tenter de trouver une mesure plus concrète. Aussi est-il suggéré de donner à la deuxième phrase, commençant par "lorsque", la forme suivante :

".... convenu, lorsque la durée effective du transport dépasse le temps normal".

Article 25, paragraphe 1, alinéa 3

En vertu de cette disposition l'indemnité ne peut dépasser un certain montant par kilogramme du poids brut total mentionné à la lettre de voiture. Il est proposé de choisir plutôt au lieu de ce procédé la base de calcul prévue à l'article 31, paragraphe 1, alinéa 2 de la CIM, soit sur la base d'un montant maximum fixé le calcul par kilogramme de poids brut manquant.

Du fait que pour des raisons de concurrence le degré de responsabilité tant du chemin de fer que des transports routiers devrait être identique, il est en outre suggéré de fixer également le montant maximum de l'indemnité d'une façon conforme à la CIM et de dire, que l'indemnité "ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant".

Pour le cas d'une avarie il y aurait également lieu de prescrire en ligne avec la CIM, que l'indemnité ne peut dépasser le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale de la marchandise (article 33 de la CIM).

Si ces propositions ne devaient pas être adoptées, bien qu'elles s'appuient sur la CIM, il faudrait attacher du prix à ce que l'alinéa 3 fût complété par la disposition ci-après :

> "Chaque Etat contractant peut fixer pour ceux des transporteurs, dont l'entreprise a son siège dans le pays même, une limite plus élevée de l'indemnité".

Avec l'adoption de la base de calcul de la CIM la deuxième phrase de l'alinéa 3 de l'article 25, paragraphe 1, deviendrait sans objet et serait à supprimer.

<u>Article 25, paragraphe 1, alinéa 4</u>

a) Les mots "ou d'avarie" seraient à supprimer, le prix du transport et les droits étant à rembourser en totalité en cas d'avarie, étant entendu qu'une indemnité est à fournir pour l'avarie.

b) La fin de phrase "sans autres dommages - intérêts dans aucun de ces cas" pourrait prêter à malentendu. Elle signifie probablement que ne peuvent être demandés, outre le remboursement du prix du transport et des droits de douane, des montants dépassant la limite plafond fixée de l'indemnité. Cette disposition pourrait par contre être interprétée comme signifiant qu'encore d'autres motifs de responsabilité, par exemple la responsabilité pour perte de gain (lucrum cessans) seraient également exclus. Or ceci ne serait en tout cas pas à régler en cet endroit. Une précision semble indiquée.

Article 26

Cette disposition semble dépassée par le développement qu'ont pris les choses dans la pratique. En outre elle ne sera pas tolérable aux transports par véhicules au regard des transports par fer, pour la bonne raison que les chemins de fer trouveront toujours des compensations grâce au grand nombre de leurs transports, ce que l'entrepreneur des transports routiers ne pourrait faire du fait du nombre relativement petit de ses transports à lui. De même l'expéditeur devrait-il être laissé libre de conclure, cas échéant, une assurance spéciale de transport.

Pour cette raison, il est proposé de supprimer l'article 26.