Distr.
RESTREINTE

W/TRANS/WP9/43
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)

PROJET DE RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SPECIAL SUR SA PREMIERE SESSION

1. Le Groupe de travail spécial du contrat de transport international par route a tenu sa première session du 12 au 28 avril 1955, sous la présidence de M. G. de Sydow (Suède). Ont participé aux travaux, des représentants de l'Autriche, de la Belgique, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, des Zones occidentales d'Allemagne, de la Suède, de la Suisse et de la Yougoslavie[1]. Les organisations internationales suivantes étaient représentées, l'Institut international pour l'unification du droit privé (IIUDP), la Chambre de commerce internationale (CCI) et l'Union internationale des transports routiers (IRU)[1].

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (TRANS/WP9/29) présenté par le Secrétariat.

3. Le Groupe de travail a pris pour base de ses études l'avant-projet de convention proposé par le Comité restreint de juristes (TRANS/WP9/22). En même temps, il a tenu compte des observations qu'ont fait parvenir au Secrétariat: la France (TRANS/WP9/28/Add.1), les Pays-Bas (TRANS/WP9/34), la Suisse (TRANS/WP9/28) et les Zones occidentales d'Allemagne (W/TRANS/WP9/35 et Add.1 et 2).

---

1) Voir liste des délégations.

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.

4. Le Groupe de travail a établi un projet de convention amendé (annexe 1)[1] Les observations et réserves faites au cours des délibérations figurent ci-après.

Article 1er, paragraphe 4

5. Le représentant du Royaume-Uni aurait désiré que la Convention ne s'appliquât pas au transport de marchandises pour le compte des autorités militaires et il a réservé la position de son Gouvernement sur l'application de la Convention dans le cas où le véhicule est entièrement à la disposition de ces autorités.

6. Le représentant de la France a également réservé sa position en ce qui concerne l'application de la Convention aux transports effectués sous le contrôle des autorités militaires.

7. Le Groupe de travail a précisé que la notion de Convention postale universelle mentionnée sous a) couvrait également les accords bilatéraux conclus dans le cadre desdites Conventions.

Paragraphe 4.a)

8. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a suggéré de remplacer ce paragraphe par le suivant:

> "La Convention ne s'applique ni aux rapports entre administration postale et usagers ni aux rapports entre administrations postales".

Le Groupe de travail n'ayant pu se rallier à sa proposition, le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a fait une réserve. Toutefois, il s'est déclaré prêt à proposer à son Ministère de reconsidérer le problème avec le Ministère des postes.

Article 2

9. Pour le règlement de la situation qui se présente lorsque le transport par route emprunte sur une partie du parcours un autre mode de transport, la majorité du Groupe de travail s'est prononcée en faveur du système qui rend la Convention applicable à l'ensemble du transport, si ce transport a fait, de bout en bout, l'objet d'un contrat unique, sous réserve que les dispositions de la loi applicable à la partie du transport qui emprunte un autre mode sur une partie du parcours régissent la responsabilité du transporteur lorsqu'il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison est survenu au cours et en raison du transport par un autre mode de transport.

10. Il a été jugé nécessaire de préciser que le recours à la loi applicable à la partie du transport autre que le transport routier est subordonné à la preuve que la

---

1) Voir W/TRANS/WP9/40/Rev.1.

perte, l'avarie ou le retard est survenu non seulement au cours du transport par un autre mode de transport, mais aussi en raison de ce transport, pour indiquer, d'un côté, que la responsabilité du transporteur routier pour la partie du parcours par un autre mode de transport ne peut excéder, dans l'hypothèse envisagée, aussi bien en ce qui concerne l'étendue que la limite de cette responsabilité, la responsabilité d'un transporteur qui effectue le transport partiel par un autre mode de transport et que, de l'autre, les termes de l'article 2 ne doivent pas exonérer le transporteur routier de sa responsabilité aux termes de la présente Convention, même lorsque le dommage est survenu au cours du transport partiel par un autre mode de transport, si ce dommage est dû au fait du transporteur routier ou de ses préposés.

11. La délégation du Royaume-Uni a fait une réserve au sujet de la variante adoptée par le Groupe de travail et exprimé sa préférence pour un texte différent reproduit à l'annexe 2.*

12. Tout en déclarant pouvoir accepter le texte adopté par le Groupe de travail, le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a exprimé sa préférence pour un texte qui laisserait moins de place aux exceptions à la présente convention en cas de transport routier empruntant sur une partie du parcours un autre mode de transport, et notamment pour le texte qui a été présenté comme une variante possible par le Comité de rédaction et qui se trouve également reproduit à l'annexe 2.

Paragraphe 1

13. Les représentants de la France et de la Suisse ont formulé une réserve sur l'application de la Convention, en vertu de la clause "paramount", dans un pays non contractant.

Article 4

14. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne aurait préféré que l'on prévît un titre unique de transport, craignant que la disposition prévoyant trois exemplaires originaux ne crée des difficultés. Il ne paraît même pas utile de créer un duplicata comme dans la CIM, puisque l'existence de ce duplicata a entraîné beaucoup de difficultés d'ordre technique et juridique en trafic ferroviaire.
Il lui a été répondu que le droit de disposer des marchandises serait affecté et que, d'autre part, ce système avait fait ses preuves dans le cadre de la CIM.

---

* Voir W/TRANS/WP9/41.

Article 5

15. Le Groupe de travail s'est efforcé de mettre le texte de cette disposition en harmonie aussi étroite que possible avec l'article 2 de l'annexe D.1 au Cahier des charges (lettre de voiture).

16. Le Groupe de travail a cependant estimé superflue et supprimé la note se référant au point 17 du paragraphe 2 de l'article 2 de l'annexe D.1. ("l'absence d'une mention sur ce point vaut mention sans délai préfixé"). Le Groupe de travail attire l'attention du Groupe de travail du régime des transports routiers internationaux sur sa décision et le prie de procéder de la même manière lorsque l'annexe D.1 au Cahier des charges sera revisée.

17. Le Gouvernement de la France avait suggéré d'insérer dans les mentions à porter obligatoirement sur la lettre de voiture la date de la prise en charge (TRANS/WP9/28/Add.1). Le Groupe de travail a estimé qu'un transporteur ne signait la lettre de voiture qu'après la prise en charge des marchandises. A cet égard, il a été rappelé qu'en vertu de l'article 8, paragraphe 1, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la réception de la marchandise par le transporteur.

Article 5, paragraphe 1

18. Le terme "dénomination courante de la nature de la marchandise" a été préféré au terme "désignation de la marchandise" pour éliminer la dénomination commerciale des marchandises, les labels, etc.

Paragraphe 2 a)

19. Cette rédaction diffère de celle de l'annexe D.1 (article 2, paragraphe 2.12) afin d'exprimer que l'expéditeur peut n'interdire que certains transbordements.

Paragraphe 2 c)

20. Le Groupe de travail estime cette rédaction plus précise que celle de l'annexe D.1 (article 2, paragraphe 2.14).

Paragraphe 2 g)

21. Le Groupe de travail a donné sa préférence à cette rédaction pour tenir compte du fait que les documents peuvent ne pas toujours accompagner les marchandises. Le nouveau texte est en harmonie avec l'article 10, paragraphes 1 et 3 de la Convention, qui s'inspire du texte de l'article 6, paragraphe 6 g) de la CIM.

Article 6

22. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a suggéré de modifier le texte du paragraphe 1 pour le rendre conforme à la rédaction plus générale et plus étendue de l'article 7, paragraphe 1 de la CIM. Il a notamment estimé incomplètes les énonciations figurant sous a), b) et c). Le Groupe de travail a préféré ne pas reprendre le texte de la CIM mais a complété l'énonciation pour couvrir toutes les indications dont l'expéditeur doit répondre.

Articles 7 et 8

23. Les représentants de l'Autriche, de la Belgique et de la France auraient préféré une disposition qui eût imposé au transporteur l'obligation de vérifier également le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, c'est-à-dire :

- que l'on ajoutât au paragraphe 1 de l'article 7 l'alinéa suivant :
  "c) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise."
- que dans le paragraphe 2 de l'article 7 on mentionnât :
  "l'exactitude des mentions visées en a) et c) du paragraphe 1 ..."
- que le troisième paragraphe de l'article 7 commençât par :
  "L'expéditeur peut exiger la vérification par le transporteur du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer ...."
- que la fin du paragraphe 2 de l'article 8 fût ainsi rédigée :
  "et que le nombre des colis, leurs marques et leurs numéros, ainsi que le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture."

Article 11

24. Le représentant de l'Autriche et, dans une certaine mesure, les représentants de la Suisse et de la Belgique, auraient désiré ajouter le paragraphe 3 bis suivant :

"Ce droit peut également passer au destinataire postérieurement à la prise en charge de la marchandise par le transporteur et avant l'arrivée de celle-ci au lieu prévu pour la livraison, si le premier exemplaire de la lettre de voiture a été transmis par l'expéditeur au destinataire."

25. Le Groupe de travail a examiné l'opportunité d'adjoindre à cet article le paragraphe 7 suivant :

"Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait."

26. Le Groupe de travail a décidé de ne pas insérer cette disposition puisque la responsabilité du transporteur pour une inexécution ~~des dispositions~~ du contrat autres que celles qui concernent la responsabilité du transporteur (chapitre III) est couverte par le droit commun sur la responsabilité contractuelle.

Article 13

27. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a souligné les objections des autorités compétentes contre le principe établi par cet article et maintenu la proposition de ces autorités tendant à ~~atténuer l'obligation~~ du transporteur d'agir au mieux, de sa propre initiative s'il le faut, dans l'intérêt de l'expédition.

Chapitre V. Responsabilité du transporteur

Article 16, paragraphe 3

28. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne avait déclaré que le transporteur devrait répondre pour les risques inhérents à l'exploitation, même lorsqu'aucune faute ne pourrait lui être imputée. C'est pourquoi il a proposé le texte suivant :

"2. 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 éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier."

29. Cette proposition a été appuyée par le représentant de l'Autriche, mais le Groupe de travail a décidé de s'en tenir au texte de l'annexe ci-jointe.

30. Le représentant du Royaume-Uni aurait préféré compléter ce paragraphe par : "(less or damages arising) to cover stoppages, lock-outs or restraints of labour for which the carrier may be held to have some measure of control". Le Groupe de travail a préféré maintenir le texte. ~~Par contre, il a décidé d'insérer dans le protocole de signature une disposition à cet effet.~~ Le représentant du Royaume-Uni a réservé, pour le moment, sa position.

Article 19

31. Le représentant du Royaume-Uni aurait préféré remplacer le paragraphe 1 par les paragraphes suivants :

"1. Si la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu pour la livraison ou s'il n'a pas été convenu de délai de livraison, dans les trente jours après la prise en charge de la marchandise par le transporteur, l'ayant droit doit en aviser le transporteur par écrit dans les sept jours qui suivent l'expiration de l'un ou de l'autre des délais susmentionnés.

"2. 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'avis prévu au paragraphe 1 de cet article. A défaut d'un tel avis, l'ayant droit ne peut invoquer le bénéfice de ce paragraphe."

32. Le Groupe de travail a constaté que l'ayant droit n'est pas obligé d'agir conformément au paragraphe 1 de l'article 19 de la Convention et qu'il peut accepter la marchandise après expiration du délai. Si l'ayant droit agit conformément au paragraphe 1, il y a une présomption ~~juris et de jure~~, donc irréfutable par le transporteur, que la marchandise est perdue.

Article 21, paragraphe 2

33. Le représentant de l'Autriche a estimé qu'il serait inéquitable de n'accorder aucune indemnité dans le cas visé à ce paragraphe. La majorité du Groupe de travail n'a pas suivi sa proposition. Le représentant de l'Autriche a réservé sa position. 3 Le Groupe de travail a constaté que, bien entendu, ce paragraphe ne pouvait être interprété comme portant atteinte aux réglementations nationales douanières.

Article 22

34. Les représentants de l'Italie et des Pays-Bas ont estimé que l'indemnité visée au paragraphe 1 devrait être calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu de destination. La majorité du Groupe de travail a cependant préféré maintenir le texte ci-joint. Le représentant de l'Italie a réservé sa position.

35. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a rappelé que, dans sa législation nationale, le lucrum cessans peut également être demandé et il aurait préféré voir insérée une telle disposition dans la Convention; mais le Groupe de travail ne l'a pas jugé opportun.

Limite de la responsabilité du transporteur

36. Le Groupe de travail a pris note de la communication du Gouvernement des Pays-Bas (W/TRANS/WP9/34) et de celle présentée en commun par la CCI et l'IRU (TRANS/WP9/30). X

37. Le représentant du Royaume-Uni a estimé qu'il y avait lieu d'adopter comme base la valeur moyenne de la marchandise. Si cette valeur dépasse la moyenne, il incombe ~~au transporteur~~ à l'expéditeur de déclarer cette valeur. Le taux de 5 francs-or par kg de poids total adopté au Royaume-Uni suffit largement.

38. De l'avis du représentant de la Belgique, une assurance inférieure à la limite fixée (par exemple 18 francs-or par kg manquant) peut être envisagée lorsque les marchandises habituellement transportées par une entreprise déterminée ont une valeur moyenne inférieure. Il serait très aisé d'augmenter cette police-abonnement pour des expéditions dont la valeur dépasserait celle qui est normalement assurée. Le représentant de la Belgique avait d'abord été en faveur

d'une limite de responsabilité plus élevée, mais étant donné les possibilités qu'offre l'article 23, qui résout pratiquement le problème, il a également pu accepter la limite de 18 francs-or.

39. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a déclaré que dans son pays le plafond du montant de la responsabilité du transporteur routier est très élevé. On a fait des expériences très favorables avec ce système pendant de longues années. Il y a donc unanimité entre les transporteurs et les usagers pour le maintenir. En particulier, les transporteurs routiers allemands considèrent qu'ils se trouvent placés dans une situation très défavorable et qu'ils perdraient du trafic en faveur du chemin de fer si le plafond de leur responsabilité était fixé à un taux sensiblement inférieur à celui qui résulte de la CIM pour les chemins de fer (100 francs-or). En dépit du plafond élevé de la responsabilité, les primes allemandes d'assurances sont très basses. Ces primes sont calculées en fonction du prix du transport (1 à 3,5% du fret). Le taux de la prime dépend des risques engagés par le transporteur en vertu du régime de la responsabilité. Ces risques sont essentiellement déterminés par la moyenne relativement basse de la valeur de toutes les marchandises transportées par route. Toutefois, le plafond de la responsabilité doit également couvrir les risques engagés par les transports de marchandises d'une valeur très considérable qui sont relativement fréquents. Les expériences faites au cours d'une vingtaine d'années ont permis la fixation des primes basses actuelles qui sont tout à fait suffisantes pour les assureurs.

40. Le représentant des Pays-Bas a fait valoir que les assureurs, dans son pays, calculent les primes non pas en fonction de la valeur des marchandises mais en fonction de la limite de la responsabilité.

41. Le représentant de la France a déclaré qu'il pouvait accepter la somme proposée dans l'accord intervenu entre la CCI et l'IRU, mais que, si cette entente ne pouvait être entérinée par le Groupe de travail, son Gouvernement serait alors obligé de réserver sa position, cette réserve signifiant qu'il estime que la limite ne saurait être inférieure à 25 francs-or par kg manquant.

42. Le représentant de l'Autriche a noté que l'on attribuait trop d'importance aux chiffres limites. En fait, les compagnies d'assurance fixent des primes en fonction du coût réel des sinistres.

43. Le représentant de la Suisse n'a pas pu se prononcer sur la question, la documentation à ce sujet lui étant parvenue trop tard.

44. Après discussion, il a été constaté que l'Autriche, la Belgique, l'Italie, la Suède, la Yougoslavie ainsi que, sous certaines conditions, la France, pouvaient accepter la limite de 18 francs-or par kg manquant, mais que le Royaume-Uni et les Pays-Bas demandaient une limite inférieure et que les Zones occidentales d'Allemagne maintenaient leur proposition de 100 francs-or.

45. Le Groupe de travail a décidé d'inscrire dans la Convention le chiffre de 18 francs-or par kg manquant, mais a noté que l'accord ~~complet~~ sur cette question n'était pas encore complet et il a prié les gouvernements de revoir leur position en vue de la réunion spéciale prévue pour 1956 à la fin de laquelle la convention devra être signée. Le président a prié les représentants du Royaume-Uni et des Pays-Bas d'intervenir auprès de leurs gouvernements pour qu'ils fassent des concessions, seule manière de parvenir à un accord sur cette question, et ceux-ci ont accepté d'intervenir dans ce sens.

46. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a déclaré qu'il pourrait peut-être accepter la proposition commune de la CCI et de l'IRU à condition que les autorités compétentes aient la possibilité d'imposer aux entreprises ayant leur siège d'exploitation dans les Zones occidentales une limite de responsabilité supérieure, possibilité qui serait consignée soit dans la convention soit dans le protocole de signature.

47. Le Groupe de travail estime que cette possibilité compromettrait l'unification jugée indispensable dans ce domaine et il a vivement insisté auprès du représentant des Zones occidentales d'Allemagne pour qu'il fasse reviser la position des Autorités de ces Zones.

Article 24

48. Le Groupe de travail avait envisagé de remplacer le paragraphe 1 par le suivant:

"En cas d'avarie, le transporteur doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en prenant pour base l'indemnité qui serait due en cas de perte par application de l'article 22 abstraction faite de la limitation prévue par cette disposition, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport entre la valeur au lieu de destination de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport."

49. Après examen, le Groupe de travail a constaté que le texte ci-dessus et le texte adopté, si on rapproche celui-ci des articles 22 et 23, conduisent à des résultats très voisins, et il a préféré le texte le plus simple.

Article 26

50. Le représentant de l'IRU a ~~déclaré~~ précisé que, dans les échanges de vues qui avaient eu lieu à l'occasion de la mise au point, avec la CCI, de la limite de 18 francs-or, il a été ~~indiqué~~ autorisé que les transporteurs pouvaient convenir avec leurs clients de limites supérieures et que les autorités des Zones occidentales d'Allemagne, par exemple, pourraient imposer à leurs nationaux une limite supérieure.

Article 27, paragraphe 1

51. Il a été précisé que non seulement les dispositions relatives à la limite de la responsabilité mais toutes les dispositions de la Convention étaient applicables.

Paragraphe 2

52. Le représentant de l'Autriche a suggéré de biffer ce paragraphe car il estime que les rapports entre les personnes non parties à l'accord ne doivent pas être réglés dans la Convention. Le Groupe de travail a décidé de maintenir la disposition.

Article 28

53. Le représentant de l'Autriche, invoquant des difficultés auxquelles donnerait lieu le droit de son pays, aurait préféré remplacer les mots "faute équivalente au dol" par "faute lourde". Il lui a été répondu que cette formule a été choisie pour

tenir compte du fait que la législation du Royaume-Uni ne connaît pas la notion de faute lourde.

Chapitre IV. Réclamations et actions

54. Pour des considérations d'ordre pratique et dans l'intérêt de l'ayant droit et du transporteur, le représentant de la Belgique a proposé de déterminer, à l'instar de la CIM, la personne qui a le droit de réclamer ou d'actionner, et de lier ce droit au droit de disposer de la marchandise tel que celui-ci est réglé par l'article 11 du projet. Une telle disposition aurait pour conséquence, de l'avis du représentant de la Belgique, de mettre le transporteur à l'abri de paiements à des personnes autres que l'ayant droit et de réduire le nombre de procès. Le représentant de l'IRU a appuyé cette déclaration.

Article 30, paragraphe 1

55. Dans le document TRANS/WP9/28, le Gouvernement de la Suisse avait recommandé un nouvel examen de ce paragraphe, en faisant valoir notamment qu'il était excessif d'accorder à l'expéditeur et au destinataire le droit d'actionner le transporteur au lieu de destination et non pas seulement au lieu où il a sa résidence habituelle. Le Groupe de travail n'a pas partagé cet avis. Le représentant de la Suisse a fait une réserve à ce sujet.

Article 30, paragraphe 2

56. Les autorités compétentes des Zones occidentales d'Allemagne avaient exprimé le désir que cette disposition fût formulée de façon plus claire. Estimant que l'article 30 était suffisamment clair et qu'il couvrait non seulement le cas de la litispendance mais aussi celui où un jugement a été rendu, le Groupe de travail n'a pas retenu cette suggestion.

Article 30, paragraphe 3

57. En réponse à une question posée par le représentant des Zones occidentales d'Allemagne, il a été précisé que les termes généraux utilisés dans la rédaction de cette disposition comprenaient indiscutablement les jugements par défaut.

58. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a suggéré d'assimiler aux jugements, au sens du paragraphe 3, d'autres décisions mettant un terme à la procédure en cause, par exemple, les mandats d'exécution prévus dans la législation allemande, les transactions judiciaires et les décisions arbitrales.

Le Groupe de travail n'a pas retenu ces propositions en ce qui concerne les mandats d'exécution. En ce qui concerne les sentences arbitrales, il estime qu'il n'y a pas lieu de les mentionner expressément étant donné les réglementations existantes ou en préparation. En ce qui concerne les transactions judiciaires, le Groupe de travail a reconnu l'importance qui leur revient; cependant, il estime que l'assimilation expresse des transactions judiciaires au jugement, au sens du paragraphe 3, pourrait créer d'autres difficultés. Par contre, il estime qu'il faudrait prévoir une disposition dans le protocole de signature assimilant expressément au jugement les transactions judiciaires.

Article 30

59. Le terme "jugement" interprété dans le Protocole de signature comme comprenant les jugements contradictoires, les jugements par défaut et les transactions judiciaires, ne comprend pas les mandats exécutoires. Le Groupe de travail a précisé que le terme "rejet", au paragraphe 4, couvre le cas de rejet partiel et permet d'allouer des dommages-intérêts en cas d'exagération de la demande.

Article 31, paragraphe 2

60. Le représentant de l'IRU a proposé de compléter ce paragraphe par une disposition exigeant que la personne qui adresse la réclamation au transporteur présente, pour justifier de son droit, la lettre de voiture (voir CIM, article 41, paragraphe 3). Le Groupe de travail n'a pas suivi cette suggestion. Ne partageant pas l'avis du Groupe de travail, le représentant de la Suisse a formulé une réserve à cet égard.

Article 34

61. Rappelant les observations de son gouvernement (TRANS/WP9/28), le représentant de la Suisse a insisté sur le fait que des difficultés juridictionnelles surgiraient si l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard pouvait être dirigée contre plus d'un des transporteurs visés dans cet article. Le Groupe de travail n'étant pas de cet avis, le représentant de la Suisse a réservé sa position à ce sujet.

Articles 33 et 34

62. Le représentant des Pays-Bas estime que la responsabilité du second transporteur et de chacun des transporteurs suivants ne doit être engagée qu'après que celui-ci a porté son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture.

63. Le représentant de l'IRU a appuyé la demande du représentant des Pays-Bas; il a ajouté que le principe même des transports successifs suscite une certaine appréhension au sujet de la sauvegarde des intérêts des transporteurs et il a souhaité que toute précaution soit prise pour que les transporteurs successifs aient pleine et entière connaissance des obligations qui découlent pour eux du contrat de transport.

64. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le texte actuel des articles 33 et 34.

Article 48

65. Le représentant de la Suisse a proposé de subordonner la faculté de saisir la Cour internationale de justice à l'accord des Parties contractantes intéressées. Le Groupe de travail n'a pu se rallier à cette proposition.

Lettre de voiture représentative

66. Après avoir entendu un exposé du représentant de l'IIUDP qui a fait valoir ses arguments en faveur de la lettre de voiture représentative, la majorité des représentants a estimé que la question n'était pas mûre et que ni les usagers ni les transporteurs ne voyaient, pour le moment, la nécessité de prévoir un tel document. Il a été décidé de supprimer ce chapitre. Le Groupe de travail a tenu cependant à souligner qu'à la lumière d'éléments nouveaux cette question pourrait être reprise à une date ultérieure.

Déménagements

67. Le Groupe de travail estime ne pouvoir convenir de dispositions pour les transports routiers de déménagement sans rendre ces dispositions applicables aux déménagements quel que soit le mode de transport utilisé. Il a donc décidé de ne pas rédiger, pour le moment, l'annexe relative au mobilier non emballé transporté en déménagement et d'inclure à l'article premier les transports de déménagement du champ d'application de la Convention. Le Groupe de travail a estimé inutile et très difficile de donner une définition des transports de déménagement.

68. Le représentant de la Suisse a réservé la position des autorités fédérales sur la question de savoir si le Gouvernement suisse signerait la Convention si elle ne s'applique pas aux transports de déménagement.

PROCEDURE A SUIVRE POUR LA MISE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

69. Le Groupe de travail suggère au secretaire exécutif de demander aux gouvernements leurs observations pour le 1er ~~décembre~~ novembre 1955, en raison de l'avancement de la date de la présente session. Le Comité des transports intérieurs pourrait, en présence des réponses reçues en décembre, avancer éventuellement la date de la réunion spéciale pour la mise au point finale de la Convention et la signature.

PROPOSITIONS POUR L'ANNEXE D.2 AU CAHIER DES CHARGES ANNEXE A L'ACCORD GENERAL

70. Par résolution n° 71 (E/ECE/TRANS/470) du Sous-Comité des transports routiers, le Groupe de travail a été chargé de formuler des propositions pour l'annexe D.2 (responsabilité du transporteur). Le Groupe de travail est d'avis que l'établissement de la Convention crée une nouvelle situation qui rend superflue l'annexe D.2 au Cahier des charges, mais il n'estime pas opportun d'insérer la Convention telle qu'elle dans le Cahier des charges comme annexe D.2, puisque la procédure d'amendement des annexes à l'Accord général (article 9, paragraphe 7) est différente de celle de la Convention.

DIFFERENCES ENTRE L'ARTICLE 5 DE LA CONVENTION ET L'ANNEXE D.1 AU CAHIER DES CHARGES

71. Le Groupe de travail a constaté que les différences ne rendent pas les deux textes incompatibles et portent presque exclusivement sur la forme. Néanmoins, il estime que ces textes devraient être mis en harmonie le plus tôt possible. Au cours de la discussion, le Groupe de travail s'est posé la question de savoir si, compte tenu de l'annexe H.1, l'annexe D.1 aurait encore une raison d'être après mise en vigueur de la Convention. Il a exprimé l'avis qu'il y a lieu d'attendre l'entrée en vigueur de l'Accord général et de la Convention pour supprimer l'annexe D.1 par voie d'amendement à l'Accord général ou, le cas échéant, pour l'aligner sur le texte de la Convention.

ANNEXE F.2 AU CAHIER DES CHARGES (TARIFS POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES)

72. Le Groupe de travail a pris connaissance du rapport du Groupe de travail du régime des transports routiers internationaux sur sa huitième session (TRANS/SC1/85, paragraphe 29 à 33) et de la note du Secrétariat (W/TRANS/WP9/33).

73. Le représentant du Royaume-Uni a jugé superflu le paragraphe 8 du projet d'annexe F.2 au Cahier des charges, les autres dispositions de cette annexe et l'article 2 de l'Accord général lui paraissant suffisants.

74. Le représentant du Secrétariat a rappelé que l'Accord général définit les obligations du transporteur vis-a-vis des pouvoirs publics et que la Convention règle les rapports de droit privé du transporteur avec sa clientèle. Il serait donc illogique de parler dans la Convention de prix obligatoires; d'autre part, les annexes au Cahiers des charges ne peuvent logiquement imposer d'obligation aux expéditeurs.

75. Le Groupe de travail estime que le paragraphe 8 de l'annexe F.2 **ne doit** se référer qu'aux prix de transport et non pas à l'ensemble des dispositions des tarifs. Il a décidé de proposer au Groupe de travail du régime des transports routiers internationaux le texte suivant pour ce paragraphe:

"Les prix résultant de l'application des tarifs prévalent sur ceux fixés au contrat de transport".

76. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne, en citant l'exemple de sa législation nationale, a proposé de prévoir aussi une disposition obligeant la personne qui aurait payé un prix de transport inférieur à celui des tarifs, à verser la différence entre ce montant déja payé et le prix du tarif.

77. Le représentant de la Belgique a rappelé que le Groupe de travail compétent doit préparer des tarifs obligatoires internationaux et que les tarifs imposés par une législation nationale ont un caractère d'ordre public. Le jeu combiné de l'Accord général, de la Convention et de la réglementation sur les tarifs rendra donc superflue la clause demandée par le représentant des Zones occidentales d'Allemagne.

78. Le Groupe de travail s'est rallié à cette opinion. Le représentant des Zones occidentales d'Allemagne a cependant réservé sa position ~~pour le moment~~.