
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 AOÛT 1899.

Projet de loi approuvant la Convention additionnelle à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemin de fer conclue à Paris le 16 juin 1898 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. HUBERT.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations a pour but d'apporter à la Convention de Berne, qui règle les transports internationaux, quelques modifications qui ont été démontrées indispensables par l'expérience.

Afin de bien se rendre compte de ces modifications, on les a examinées ci-après dans un ordre méthodique avec les avantages qui résulteront de leur application.

A. — TENEUR ET FORME DE LA LETTRE DE VOITURE.

I. L'article 6, littéra 1, de la Convention de Berne permet au chemin de fer d'utiliser une voie autre que celle indiquée en lettre de voiture, sous la condition que les opérations en douane aient lieu aux points désignés par

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 69.

⁽²⁾ La Commission, présidée par M. DE RAMAIN, était composée de MM. FRIS, HUBERT, ROGER et FICHEFET.

l'expéditeur et que les prix et délais de la route suivie soient au moins aussi avantageux que ceux de la route désignée en lettre de voiture.

La Convention additionnelle impose à la gare d'expédition qui fait usage de cette latitude l'obligation d'en prévenir l'expéditeur.

II. L'alinéa 1^{er} du § 2 des dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention de Berne est modifié en ce sens que les formulaires de lettres de voiture pour la grande vitesse, au lieu d'être sur papier rose foncé, seront sur papier blanc bordé de rose en haut et en bas, afin de ménager la vue des employés qui doivent écrire ou lire ces lettres.

Toutefois, pour ne pas occasionner de dépenses inutiles aux expéditeurs qui auraient encore des stocks des anciens formulaires à la date d'application de la nouvelle disposition, il est prévu un délai d'une année, à partir de cette date, pour la liquidation de ces approvisionnements.

III. L'expéditeur aura désormais la faculté d'insérer au bas du verso de la lettre de voiture les mentions suivantes, d'une utilité incontestable dans les transactions commerciales :

- « Envoi de N. N. »
- « Par ordre de N. N. »
- « A la disposition de N. N. »
- « Pour être réexpédié à N. N. »
- « Assuré auprès de N. N. »

Ces mentions, qui ne pourront s'appliquer qu'à l'ensemble de l'expédition, n'entraîneront cependant aucune obligation ni responsabilité pour le chemin de fer.

IV. Le formulaire même de la lettre de voiture sera complété par l'introduction :

a) D'une rubrique pour indiquer la capacité de chargement ou, le cas échéant, la surface de plancher du wagon utilisé pour le transport, lorsqu'il s'agit de chargements complets;

b) D'un *nota* d'après lequel l'expéditeur devra inscrire dans la lettre de voiture les numéros des wagons chargés par ses soins.

Actuellement, c'est à la station de départ qu'il incombe d'indiquer, dans tous les cas, les numéros des wagons employés. Le *nota* susdit aura pour effet de supprimer les difficultés pratiques résultant de cette obligation.

Désormais, toutes les inscriptions de la lettre de voiture, manuscrites ou imprimées, devront être traduites en français ou en allemand, quand la langue originale n'est pas une de ces deux dernières.

Jusqu'ici, cette traduction n'était obligatoire que pour le texte écrit à la main.

Enfin, le verso du duplicata recevra à l'avenir une partie imprimée identique au verso de la lettre de voiture, et destinée, comme ce dernier, à l'inscription du détail des frais de transport.

B. — RESPONSABILITÉ CONCERNANT LES INDICATIONS DE LA LETTRE DE VOITURE. —
DROIT DE CONTRÔLE DU CHEMIN DE FER. — SURTAXES.

I. L'article 7 de la Convention de Berne ne prévoit jusqu'à présent le paiement d'une surtaxe par l'expéditeur ou le destinataire, que dans les seuls cas suivants :

- a) S'il y a déclaration inexacte du contenu (de la nature réelle de la marchandise);
- b) S'il y a surcharge du matériel.

La Convention additionnelle vient combler une lacune évidente en stipulant également une surtaxe dans le cas de *déclaration d'un poids inférieur au poids réel*.

II. Un nouvel alinéa de l'article 7 susdit indique les cas où la surtaxe n'est pas due :

- 1° Lorsque le pesage par le chemin de fer à la station expéditrice est obligatoire;
- 2° Lorsqu'il a été demandé par l'expéditeur dans la lettre de voiture;
- 3° Lorsque la surcharge a été occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si, d'ailleurs, l'expéditeur a chargé le wagon conformément aux prescriptions en vigueur à la station expéditrice.

Cette dernière clause atténue ce que la règle actuelle, appliquant la surtaxe même dans le cas où la surcharge était due à des influences atmosphériques, pouvait avoir de trop rigoureux.

III. Les cas dans lesquels il y a surcharge ont été définis d'une manière précise, et ce, afin de supprimer les divergences d'opinion qui s'étaient manifestées à ce sujet.

IV. D'après le § 3 des dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention de Berne, les surtaxes à payer sont les suivantes :

- a) En cas de déclaration inexacte du contenu d'une expédition, le double du *prix de transport* depuis le point de départ jusqu'à celui de destination;
- b) En cas de surcharge du matériel employé, le *décuple de la différence du prix de transport*.

Ces surtaxes sont excessives à cause des longs parcours que doivent généralement effectuer les envois du service international et des tarifs élevés qui leur sont conséquemment appliqués. La Convention nouvelle réduit le taux des surtaxes de la manière suivante :

- a) En cas de fausse déclaration du contenu, la surtaxe sera le double de la *différence* entre le prix de transport du contenu déclaré et celui du contenu constaté, calculé du point de départ au point de destination ⁽¹⁾;

(1) Le maximum de cette surtaxe n'est même que de 1 franc par lettre de voiture, lorsque la déclaration inexacte n'est pas de nature à entraîner une réduction du prix de transport.

b) En cas de surcharge, la surtaxe sera de *six fois* la taxe afférente au poids dépassant la tolérance permise, *plus deux fois* la taxe afférente à la différence entre le poids déclaré et la tolérance permise.

L'exemple ci-après démontre que le dernier système présentera un avantage sensible pour le commerce, lorsqu'il y a surcharge du matériel.

Un transport déclaré 10,000 kilogrammes et pesant en réalité 10,700 kilogrammes est soumis, sous le régime actuel, à une surtaxe correspondant au prix de transport de 7000 kilogrammes (700×10); sous le régime nouveau, la surtaxe ne représentera plus que la taxe afférente à 2200 kilogrammes ($200 \times 6 + 500 \times 2$), puisqu'il est permis de charger 10,500 kilogrammes dans un wagon de 10 tonnes.

Pour le nouveau cas d'application de surtaxe (poids inexact sans surcharge du matériel, voir ci-dessus, B, 1), la Convention de Paris prévoit la perception *du double de la différence* entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté.

C. — CONDITIONNEMENT. — EMBALLAGE.

(Art. 9 de la Convention de Berne.)

L'arrangement du 16 juin 1898 permet aux expéditeurs de délivrer une déclaration *générale* de responsabilité pour l'ensemble des envois qu'ils ont l'habitude de remettre, à une même gare, dans des emballages défectueux ou même sans emballage. La nouvelle annexe 3a indique le formulaire à utiliser *ad hoc*.

Cette latitude aura pour conséquence une simplification appréciable des écritures.

D. — PAIEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT.

(Art. 12 de la Convention de Berne.)

I. Jusqu'ici, la station de départ n'est pas tenue de spécifier les frais de transport dans le duplicata de la lettre de voiture qu'elle remet à l'expéditeur.

En vertu d'une disposition de la nouvelle Convention, cette spécification aura lieu à l'avenir pour les sommes perçues au départ.

II. La production de la lettre de voiture originale est exigée actuellement à l'appui de toute réclamation pour surtaxe.

Dorénavant, la production du duplicata de la lettre de voiture suffira lorsqu'il s'agit de demandes de détaxes formulées par l'expéditeur et relatives à des envois dont les frais de transport ont été payés au départ.

Cette dernière disposition a été adoptée par suite des difficultés que l'expéditeur rencontre souvent pour rentrer en possession des lettres de voiture accompagnant les envois à destination de l'étranger.

III. La manière dont est calculée la prescription d'un an en cas d'application irrégulière des tarifs ou d'erreurs dans le calcul des frais de transport et des frais accessoires, a suscité des plaintes nombreuses dans plusieurs pays.

La Convention de Paris fixe à cet égard des règles plus précises que celles de l'article 12 de la Convention de Berne. Ces nouvelles règles sont favorables au commerce.

E. — REMBOURSEMENTS.

(Art. 13 de la Convention de Berne.)

I. Aux termes de cet article, les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (c'est-à-dire les marchandises sujettes à détérioration rapide ou de valeur minime), ne peuvent être grevées de remboursements.

Cette clause est injustifiable, attendu que le chemin de fer ne doit payer les remboursements aux expéditeurs que s'il les a encaissés des destinataires. Elle apporte de plus de très sérieuses entraves aux transactions commerciales et notamment au trafic des primeurs, fruits fins, produits de la pêche, fleurs et plantes vivantes, etc., à l'exportation de la Belgique.

Tous les chemins de fer intéressés admettant que les envois à affranchir au départ peuvent être grevés de remboursements, la Convention de Paris supprime en fait les inconvénients de la situation actuelle en substituant à la clause litigieuse la suivante :

« La demande d'expédition contre remboursement *peut* être refusée pour » les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance. »

II. La Convention de Berne fixe à 2,000 francs le maximum des remboursements par lettre de voiture.

La Convention additionnelle abroge cette clause limitative que rien non plus ne justifie et dont les conséquences sont également fâcheuses pour le public.

F. — DROIT DE L'EXPÉDITEUR DE DISPOSER DE LA MARCHANDISE.

(Art. 15 de la Convention de Berne.)

I. L'expéditeur a, jusqu'ici, le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la station de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué en lettre de voiture.

Le nouvel arrangement lui permet en outre de la faire délivrer à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement.

II Il reconnaît de plus à l'expéditeur, pourvu que le chemin de fer y consente, la faculté de prendre des dispositions ultérieures relatives à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait des remboursements, ainsi qu'à l'affranchissement des envois.

Ces nouvelles facilités, que n'accordait pas la Convention de Berne, seront certainement bien accueillies par le commerce.

G. — ACTIONS CONTRE LE CHEMIN DE FER. — RÉCLAMATIONS.

(Art. 26 de la Convention de Berne.)

D'après cet article, quand le duplicata de la lettre de voiture n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne peut intenter une action au chemin de fer que *s'il y est autorisé par le destinataire*. Cette prescription est nuisible à l'expéditeur lorsque, comme le cas se présente dans la pratique, le destinataire auquel l'expéditeur a envoyé le duplicata, *refuse la marchandise* et, en même temps, ne restitue pas le duplicata et n'autorise pas l'expéditeur à agir. Pour protéger ce dernier contre semblable éventualité, la Convention de Paris modifie comme suit le deuxième alinéa de l'article 26 :

« Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra
 » intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, *à moins qu'il*
 » *n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.* »

H. — RESTRICTIONS A LA RESPONSABILITÉ.

(Art. 31 de la Convention de Berne.)

Le chemin de fer n'est pas responsable notamment :

1^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du dommage inhérent à ce mode de transport.

2^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

3^o De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Comme l'existence de ces conventions est souvent contestée, la Convention de Paris introduit dans l'article 31 susdit une addition portant que ces conventions doivent être mentionnées dans la lettre de voiture.

I. — MARCHANDISES RETROUVÉES.

Suivant le premier alinéa de l'article 36 de la Convention de Berne, « l'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise » perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la » marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai » de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer. »

La Convention de Paris stipule utilement qu'il devra lui être donné acte par écrit de cette réserve.

J. — DÉCLARATION D'INTÉRÊT A LA LIVRAISON.

(Art. 38 de la Convention de Berne.)

I. D'après le texte du deuxième alinéa de cet article, « les dispositions » réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire *que* » l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant » l'intérêt à la livraison. »

Or, quand la marchandise voyage en port dû, ce n'est pas à l'expéditeur, mais au destinataire à payer la taxe supplémentaire.

Pour tenir compte des deux cas, la Convention de Paris modifie l'alinéa de la manière ci-après : « la taxe supplémentaire *qui devra être payée...* »

II. Le § 9 des dispositions réglementaires qui fixe le maximum en question à cinq pour mille de la somme déclarée, *par fraction indivisible de 200 kilomètres*, a donné lieu, dans l'application, à des différences de systèmes qui ont soulevé de nombreuses réclamations, toutes les fois qu'en l'absence de tarifs internationaux directs, les expéditions devaient être taxées d'après les tarifs intérieurs soudés.

Eu égard à ces protestations, la Convention additionnelle prévoit que la taxe supplémentaire pour intérêt à la livraison sera désormais calculée par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres, et ne pourra dépasser fr. 0.025 par 1,000 francs et par kilomètre, sur le montant réel de la somme déclarée.

K. — EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER, DU CHEF DU CONTRAT DE TRANSPORT.

(Art. 44 de la Convention de Berne.)

La Convention de Berne accorde aux ayants droit un délai de sept jours après la livraison pour introduire les réclamations pour retard.

Ce délai est trop court dans bien des cas, notamment quand la réclamation est présentée par l'expéditeur à la suite d'une correspondance avec le destinataire.

La Convention de Paris prolonge ce délai jusqu'à quatorze jours.

L. — PRESCRIPTION DES ACTIONS EN INDEMNITÉ.

(Art. 45 de la Convention de Berne.)

De même que pour les réclamations pour erreur de taxation (voir plus haut, D, III), la nouvelle Convention précise les règles à suivre pour le calcul de la prescription lorsqu'il s'agit d'actions en indemnités pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans la livraison.

Il résulte de l'examen qui précède, que la plupart des clauses nouvelles sont favorables au public. Il s'agit du reste d'une convention internationale que l'on ne pourrait modifier sans remettre le tout en question.

Votre Commission spéciale, à l'unanimité, vous propose l'adoption du projet de loi et, vu son urgence, vous prie de vouloir bien lui donner un tour de faveur.

Le Rapporteur,
HUBERT.

Le Président,
DE RAMAIX.

