Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MARS 1891.

Convention sur le transport de marchandises par chemins de fer,
conclue à Berne le 14 octobre 1890 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. ANCION.

MESSIEURS,

La convention, dont le Gouvernement demande la ratification par le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre, marque un pas nouveau dans la voie de l'accord international en matière de transport.

Félicitons-nous de ce que l'heureuse initiative prise en 1874 par l'Assemblée fédérale suisse, à la demande de MM. de Seigneux et Christ, ait abouti à un résultat éminemment favorable au développement des relations commerciales entre les diverses nations de notre continent.

Après de longues négociations et la réunion de trois conférences, qui se sont successivement tenues à Berne en 1873, 1881 et 1886, les plénipotentiaires de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse, — c'est-à-dire de la grande majorité des États continentaux européens, — ont signé, le 14 octobre 1890, la convention soumise à l'approbation de la Législature.

Le but de cette convention est l'adoption, dans les divers pays contractants, d'un droit uniforme en matière de transports internationaux.

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 45.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. D'ANDRIMONT, FRIS, LIÉBAERT, ANCION, HEYNEU et CABLIER.

Les points principaux qui ont fait l'objet de l'accord intervenu sont les suivants :

- 1° Obligation de transport;
- 2° Droit de disposer de la marchandise en cours de transport;
- 3° Responsabilité des chemins de fer;
- 4° Exercice de l'action en responsabilité;
- 5° Procédure. — Recours. — Exécution des jugements;
- 6° Extinction de l'action; — Prescription;
- 7° Règlement relatif à l'institution d'un office central;
- 8° Dispositions réglementaires d'exécution.

En Belgique, les chemins de fer concédés, aussi bien que les chemins de fer de l'État, seront soumis au régime de la convention. Les principes de celle-ci ont, en outre, été sanctionnés par la loi sur le contrat de transport récemment votée par la Chambre et soumise en ce moment à l'examen du Sénat.

Il y aura de la sorte unité dans les dispositions régissant notre service intérieur et les transports internationaux.

Certes, toutes les décisions prises à Berne ne peuvent échapper à la critique; l'acte intervenu n'est pas un idéal, mais en semblable occurrence il faut, si l'on veut aboutir, savoir se plier aux exigences raisonnables et avoir surtout en vue les avantages qu'un accord de l'espèce permet de réaliser dans son ensemble.

C'est en se plaçant à ce point de vue général, que la Chambre aura à apprécier le projet qui lui est soumis. Celui-ci doit être voté *ne varietur* ou rejeté : il ne peut y être apporté aucune modification.

L'engagement contracté par les divers États n'a d'ailleurs qu'une durée de trois années à partir du jour de sa mise en vigueur, et l'expérience montrera les modifications qu'il serait utile d'y apporter pour l'avenir. L'article 59 de la convention prévoit, à cette fin, la réunion de conférences formées des délégués des puissances signataires.

Pour conclure, nous dirons — avec l'Exposé des motifs — que l'acte signé l'an dernier à Berne réalise un progrès incontestable en matière de législation commerciale. Aussi toutes les sections de la Chambre lui ont-elles fait un accueil favorable. Sauf un vote négatif, émis par un membre de la troisième section, elles ont adopté le projet à l'unanimité.

Voici en quels termes cet honorable collègue a expliqué son opposition :

« La loi sur le contrat de transport, soumise actuellement au Sénat, décline
» toute responsabilité pour la perte en cours de route, lorsque la marchan-
» dise n'a pas été chargée par les soins de l'administration. La convention de
» Berne, par son article 8, décline la même responsabilité pour les marchan-
» dises, chargées par l'expéditeur, provenant de pays où semblable restriction
» est décrétée.

» Elle déclare donc que quand les marchandises sont chargées par l'expé-
» diteur, les énonciations de la lettre de voiture, relatives soit au poids, soit

» au nombre de colis, ne font preuve qu'autant que la vérification en a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

» Cette clause étant très préjudiciable au commerce et à l'industrie belges, je déclare voter contre le projet de loi. »

Dans le même ordre d'idées, il convient de reproduire cette remarque consignée au procès-verbal de la 6^e section :

« La section est d'avis qu'il y a lieu de tenir compte, dans l'examen du projet de loi, des observations précédemment soumises à la Chambre lors de la discussion de la loi sur le contrat de transport.

» Elle charge son rapporteur d'appeler sur ces points toute l'attention de la section centrale, et elle estime qu'il y a lieu de se préoccuper, en outre, des requêtes adressées par les associations commerciales et industrielles relativement à certaines dispositions du projet de loi.

» Elle adopte le projet sous le bénéfice de ces observations. »

En ce qui concerne les observations présentées dans la 3^e section, nous croyons utile de rappeler brièvement ce qui s'est passé à la Chambre lors de la discussion de la loi sur le contrat de transport.

Plusieurs honorables membres — parmi lesquels MM. Hardy et Gillieaux — ont protesté contre la disposition du § 7 de l'article 37, en vertu duquel l'administration peut décliner toute responsabilité, quant au poids ou au nombre de colis, lorsque le chargement a été fait par les soins de l'expéditeur.

Quoi de plus rationnel et de plus légitime cependant, leur répondait l'honorable Ministre des Chemins de fer à la séance du 11 décembre 1890; de deux choses l'une, disait-il : ou bien l'expéditeur chargera à ses risques et périls, et la responsabilité de l'administration cessera; ou bien le chargement se fera sous la surveillance de cette dernière, et dans ce cas l'expéditeur payera une légère taxe. Nous pensons absolument comme l'honorable Ministre.

Tels sont également les principes consacrés par le § 4 de l'article 8 de la convention de Berne.

Il n'est donc pas exact de dire, comme l'a fait le membre de la 3^e section, dont nous avons rapporté l'opinion plus haut, que la clause dont il s'agit soit particulièrement préjudiciable au commerce et à l'industrie belges, puisqu'elle s'applique à tous les pays contractants, et que pour les marchandises pondéreuses l'autorisation de chargement par l'expéditeur existe dans les pays voisins comme chez nous.

La section centrale a voté le projet de loi par cinq voix contre deux abstentions. Elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,
ALFRED ANCIEN.

Le Président,
P. TACK.