



OTIF



**Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires**

**Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires**



Publication trimestrielle de l'OTIF

119^e Année

Organisation
intergouvernementale
pour les transports
internationaux ferroviaires

Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Berne

Tél.: +41 31 359 10 10

Fax: +41 31 359 10 11

Site web: www.otif.org

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Secrétaire général
Stefan Schimming

Rédactrice en chef

Katja Bürkholz

Media@otif.org

Mobile: +41 799 44 17 45

Sommaire

Communiqués officiels	1
Liste des Lignes 1999	1
Lignes maritimes ou de navigation intérieure CIM	1
Chapitre: Russie ; Allemagne	1
Communications officielles COTIF	1
Il n'y en n'a pas en ce moment	1
Communiqués non officiels	2
Jurisprudence	2
Cour de cassation de Belgique - Arrêt du 10.06.2010	2
Réclamation sans un montant chiffré du dommage	2
Tribunal de commerce de Créteil -	
Arrêt du 21.09.2010	2
« Forum shopping »	2
Bibliographie	2
Indications:	2
Kunz, Wolfgang: « <i>Droit ferroviaire</i> »	2
Catharin/Gürtlich : « <i>Législation ferroviaire</i> »	2
Publications & liens intéressants	4



Liste des Lignes 1999

Lignes maritimes ou de navigation intérieure CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Chapitres

« Russie » et « Allemagne »

En raison de l'insertion de la nouvelle compagnie maritime Black Sea Ferry & Investments LLS, aux côtés de la compagnie maritime Anship LLC déjà enregistrée, et d'une ligne supplémentaire pour la compagnie maritime déjà enregistrée DFDS A/S, les chapitres Russie et Allemagne sont réédités. (cf. COTIF 1999, art. 24, §§ 1, 3-5).

La lettre circulaire du Secrétaire général no 8 du 20 juillet 2011 peut être consultée sous l'adresse suivante :

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/A_70-02_502_2011_20_07_2011_fde.pdf

Beatrice Moser ■

Communications officielles COTIF

Il n'y en n'a pas en ce moment

**Indications**

Kunz, Wolfgang : *Droit ferroviaire*
(Recueil systématique commenté des lois allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles)

Ce recueil de quatre tomes couvre tous les aspects du droit ferroviaire applicable. En sus des dispositions juridiques nationales allemandes (3 tomes), il comporte aussi des dispositions relevant du droit de l'Union européenne. Le titre « droit international » recouvre entre autres la COTIF 1999 telle que publiée dans le Journal officiel allemand en 2002, une ancienne version de l'accord SMGS et quelques accords bilatéraux.

Les commentaires fournis par quelques 20 auteurs se rapportent à une partie des dispositions reproduites dans ce recueil. Cette 29^e livraison propose une nouvelle version du commentaire de Kühlwetter/Kramer relatif à la loi sur la gestion du trafic ferroviaire en Allemagne dans sa version amendée de 2009.

Le Recueil systématique « Droit ferroviaire » est un outil de travail pratique pour les experts ferroviaires. Ses rubriques astucieuses amènent l'utilisateur rapidement et de manière fiable aux informations dont il a précisément besoin.

(ouvrage uniquement disponible en langue allemande: ISBN 3-7890-3536-X, maison d'édition Nomos, Baden-Baden, 29^e livraison complémentaire, juin 2011)

Eva Hammerschmiedová ■

Catharin/Gürtlich : *Loi ferroviaire*
(commentaire y compris les bases économiques et juridiques des chemins de fer)

En 2006, les deux auteurs, des fonctionnaires supérieurs au ministère fédéral autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie, avaient pour la première fois présenté la Loi relative aux chemins de fer autrichiens

Jurisprudence**Cour de cassation de Belgique**

Arrêt du 30.06.2010

(No. C.09.0524.N)

Source : European Transport Law/Europäisches Transportrecht/Droit européen des transports No. 6-2010, p. 623/624

Réclamation sans un montant chiffré du dommage

Ténor :

Il n'est pas requis que la réclamation écrite prévue à l'article 32, par. 2 de la CMR soit chiffrée ; il suffit que les données reprises dans la réclamation et ses annexes permettent au transporteur de se former une opinion sur la nature et l'ampleur du dommage afin qu'il puisse réagir de façon appropriée.

Cf. article 32, par. 2 de la CMR. Une disposition comparable se trouve à l'article 48, § 3 des CIM. Conformément à ces dispositions, une réclamation écrite a pour conséquence la suspension de la prescription.

Eva Hammerschmiedová ■

Tribunal de commerce de Créteil

jugement du 21.09.2010

(Source : Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3351/2011, p. 76/77)

« Forum shopping »

Décision :

Une action déclaratoire du transporteur pour faire juger (aux Pays-Bas) que le transporteur ne pouvait être déclaré responsable et que subsidiairement sa responsabilité devrait être limitée conformément à la CMR ne correspond pas à une action « en instance » au sens de l'article 31, par. 2 de la CMR et, par conséquent, n'est pas un obstacle à une action en garantie et ne donne pas lieu d'ordonner le sursis à statuer dans un autre pays (France).

Cf. article 31 de la CMR. Une disposition comparable figure à l'article 46 des CIM. Cf. également l'arrêt de la cour de cassation allemande: Bundesgerichtshof I ZR 294/02 du 20.11.2003, www.bundesgerichtshof.de.

Motifs :

Sur ce, le tribunal, sur la **demande de sursis** à statuer :

- Attendue que les sociétés Cargotech International Express et Helvetia Compagnie Suisse d'assurances ont été assignées le 17 et 18 juin 2009 par la Compagnie d'assurance Covea



Communiqués non officiels

3

dans un format complet, avec un commentaire, ainsi que le contexte économique et juridique (voir Bulletin 1/2007, p. 14).

Maintenant, quatre ans plus tard, une 2ème édition actualisée et élargie a été publiée. Ceci est peut-être à cause de la réception positive de la première édition auprès du grand public et des développements importants dans le droit ferroviaire européen et autrichien. Dans le transport ferroviaire de voyageurs au niveau européen notamment, l'impact du règlement (CE) 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs et (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires devait être pris en compte.

Or, le domaine de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité devait également être adapté, notamment en ce qui concerne les prescriptions relatives aux conducteurs de train. Malheureusement, l'évolution dans l'intervalle en termes de la COTIF n'a pas joué un rôle, étant donné que l'Autriche a fait une déclaration conformément à l'Article 42 de ne pas appliquer les nouveaux appendices à la COTIF (E (CUI), F (APTU) et G (ATMF)), qui sont entrés en vigueur le 1er juillet 2006. Néanmoins, le commentaire exhaustif sur le § 22 (tarifs, horaires), ainsi que sur le nouveau § 22a (conditions d'indemnisation), et sur les §§ 78a et 78b (organisme d'arbitrage, l'invalidité des conditions d'indemnisation) semble être d'une valeur et d'un intérêt particulier pour le lecteur « international ». Comme dans la première édition, deux chapitres précèdent le texte commenté de la Loi relative aux chemins de fer, qui sont destinés à tous ceux qui s'intéressent aux aspects au-delà de la simple application du droit, au rôle des chemins de fer dans le contexte de l'économie et de la politique des transports et à l'ensemble du droit ferroviaire et de l'histoire.

Fleet pour leur responsabilité, en tant que commissionnaire de transport et son assureur, dans le vol d'une cargaison chargée le 18 février 2009 par la société De Wit Transport Hillegom BV.

- Attendu que les sociétés Cargotech International Express et Helvetia Compagnie Suisse d'assurances ont assigné le 16 juillet 2009 la société De Wit Transport Hillegom BV en garantie.

- Attendu que la société De Wit Transport Hillegom BV a engagé une action déclaratoire le 24 février 2009 devant le Tribunal de Haarlem (Hollande) pour faire juger que le transporteur ne pouvait être déclaré responsable et que subsidiairement sa responsabilité devrait être limitée conformément à la CMR.

- Attendu que la société De Wit Transport Hillegom BV demande le sursis à statuer dans l'attente de la décision du Tribunal de Harlem en déclarant qu'il y a identité d'objet, de parties et de cause.

- Attendu que le Tribunal relève qu'en engageant une action déclaratoire dans les jours qui ont suivie le vol, la société De Wit Transport Hillegom BV a manifestement voulu saisir la juridiction dont elle pensait qu'elle lui serait la plus favorable, que cette pratique, dit du « Forum Shopping », est combattue par les différentes juridictions européennes.

- Attendu que contrairement à ce que soutient la société De Wit Transport Hillegom BV, les parties entre les deux instances ne sont pas les mêmes, que dans le cadre de la procédure hollandaise, les sociétés De Wit Transport Hillegom BV et Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij ont assigné les sociétés Ceva Freight Holland, Cargotech International Express, X-Trans, Comtrade et Jumbo Marchandises Portages, alors que dans le cadre de la procédure française, ce sont les sociétés Cargotech International Express et Helvetia Compagnie Suisse d'assurances qui ont assigné la société De Wit Transport Hillegom BV en garantie.

- Attendu que la Cour de justice des Communautés européennes a retenu dans un arrêt de 2004 que l'action en dommages et intérêts (initée en France en l'espèce) tend à ce que la responsabilité du défendeur, à savoir la société De Wit Transport Hillegom BV, soit engagée tandis que la demande en limitation de responsabilité (initée en l'espèce par la société De Wit Transport Hillegom BV aux Pays Bas) a pour but d'obtenir pour le cas où la responsabilité serait



Une liste actualisée de la législation dans le domaine du droit ferroviaire, qui se trouve dans une annexe au volume, est également un guide important, et le fait que celle-ci maintient le format convivial de la 1ère édition est à saluer. Le volume peut donc être vivement recommandé aux praticiens et aux théoriciens du chemin de fer qui sont conscients des problèmes et qui s'intéressent à des comparaisons internationales.

(ouvrage uniquement disponible en langue allemande: ISBN 978-3-7073-1421-2 Linde-Verlag Vienne 2011, 728 pages)

Gustav Kafka ■

Publications & liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3370/2011, p. 371/-372 - Aérien voyageurs. La force majeure en voie d'extinction ? (B. Colette)

Idem, n° 3375/2011, p. 452/453 - Voyageurs/Force majeure. La Cour reçoit sa copie (B. Colette)

Idem, n° 3377/2011, p. 483 - Nullité du contrat. Une sanction dangereuse (M. Tilche)

Idem, n° 3379/2011, p. 518/519 - CMR. Un voiturier bloqué (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org, édition/Ausgabe/édition 3/2011, 4/2011

Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, Zagreb, No. 3/2011, S. 869-896 - Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi (N. Radionov)

Eva Hammerschmiedová ■

engagée que celle-ci soit limitée, que donc les demandes dans les deux instances n'ont pas le même objet.

- Attendu que l'article 31-1 de la CMR dispose que le demandeur, en réparation d'un préjudice, peut saisir la juridiction du territoire du lieu prévu pour la livraison, à savoir le Tribunal de céans, que tel est le cas en l'espèce.

- Attendu que l'article 31-1 de la CMR n'ouvre l'action au transporteur que dans le cas où il viendrait à demander le paiement de fret, que tel n'est pas le cas en l'espèce.

- Attendu qu'il n'est donc pas établi que l'action de la société De Wit Transport Hillegom BV correspond à une « action en instance » au sens de l'article 31-2 de la CMR.

- Attendu en outre que le Tribunal de Haarlem n'a été saisi d'aucune demande pouvant donner lieu à une condamnation dont l'exécution serait poursuivie en France.

- Attendu que selon l'article 28 du règlement 44/2001 du Conseil en cas de connexité, la juridiction saisie en second lieu peut surseoir à statuer n'y est pas tenue.

En conséquence, le Tribunal dira qu'il n'y a pas lieu d'ordonner le sursis à statuer.

Eva Hammerschmiedová ■