

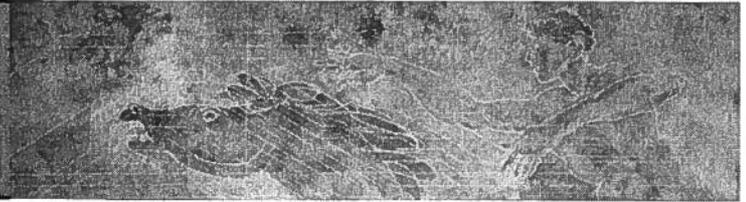


OTIF

**Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires**

**Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires**

OTIF



@ Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle
de l'OTIF

119^e Année

Organisation
intergouvernementale
pour les transports
internationaux ferroviaires

Gryphenhübelweg 30
CH - 3006 Berne

Tel.: +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.

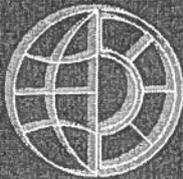
Secrétaire général
Stefan Schimming

Rédactrice en chef

Katja Bürkholz
Media@otif.org
Mobile: +41 799 44 17 45

Sommaire

Communiqués officiels	1
Liste des Lignes 1999	1
Pas de nouveautés	1
Communications officielles COTIF	1
Adhésion à la COTIF	1
Géorgie	1
Communiqués non officiels	2
Autres Communications	2
Le Conseil de coopération du Golfe	2
Conférence transports & ferroviaire en octobre à Doha	2
Jurisprudence	4
Cour d'Appel de Düsseldorf (D) -	
Arrêt du 20.04.2011	4
Blessure sur un quai de gare	4
Bibliographie	2
Indications:	2
Andresen, Bernd/ Valder, Hubert:	
« <i>Droit relatif au Spediteur allemand, au transport des</i>	
<i>merchandises et à l'entrepôtage</i> »	2
Critique par G. Kafka :	3
Spera, Kurt: « <i>Accord concernant le transport international</i>	
<i>ferroviaire des marchandises par chemin de fer SMGS</i> »	3
Publications & liens intéressants	5
In memoriam	6
Wieger Johannes Visser	6



Liste des Lignes 1999

Pas de nouveautés

Communications officielles COTIF

Adhésion à la COTIF Géorgie

Le 24 octobre 2011, le Gouvernement de la Géorgie a déposé une demande d'adhésion à la COTIF. Le Secrétaire général en sa qualité de Dépositaire de la Convention a notifié aux Gouvernements des États membres de l'OTIF par lettre circulaire du 2 novembre 2011 la demande d'adhésion, y compris les réserves et déclarations qu'elle contenait.

La demande d'adhésion sera admise de plein droit trois mois après cette communication, c'est-à-dire le 2 février 2012, sauf opposition de cinq États membres de l'OTIF. L'adhésion prendra alors effet le premier jour du troisième mois après que le Secrétaire général aura communiqué aux États membres que la demande d'adhésion a été admise de plein droit (probablement le 1er mai 2012).

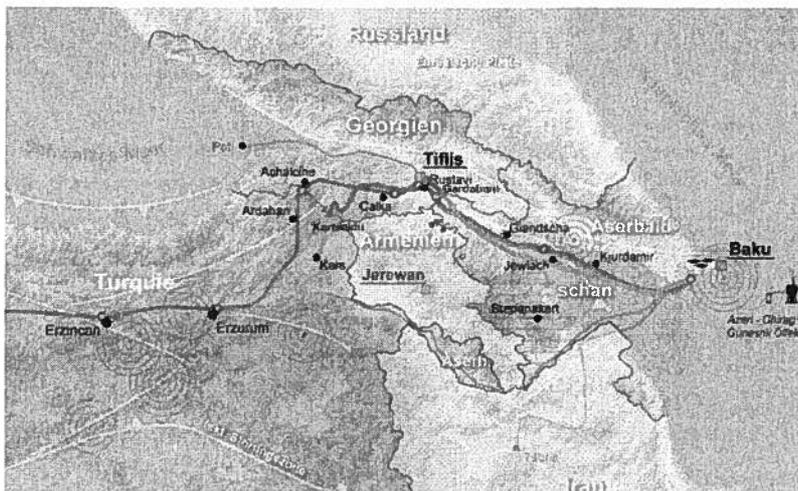
La Géorgie place sous le régime de la COTIF (CIV et CIM) les transports effectués sur la ligne ferroviaire entre Gardabani et Kartsakhi à la frontière avec la Turquie (244 km), ligne qui constitue un tronçon de la nouvelle liaison Bakou-Tbilissi-Kars. En ce qui concerne le fret, la Géorgie place également les courts tronçons ferroviaires entre les ports des villes de Poti et Batoumi et leurs gares respectives sous le régime de la COTIF, afin de pouvoir à l'avenir appliquer le régime ferroviaire CIM aux transports multimodaux rail-mer.

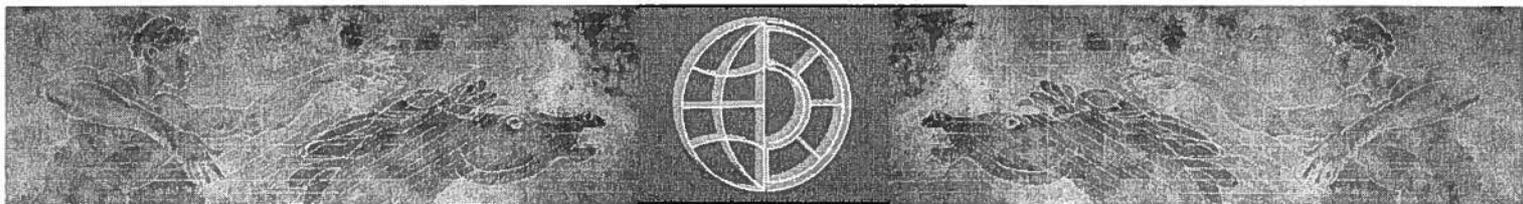
Eva Hammerschmiedová ■

Liaison Baku – Tbilissi – Kars

Légende des infrastructures indiquées

-  Ligne ferroviaire : Baku – Gardabani
-  Ligne ferroviaire : Gardabani – Kartsakhi : 244 km
-  Ligne ferroviaire : Kartsakhi – Kars
-  Baku – Tiflis – Ceyan oléoduc
-  oléoduc
-  Station de pompage





Indications

Andresen, Bernd / Valder, Hubert:
Droit relatif au Spediteur allemand, au transport des marchandises et à l'entreposage (Speditions-, Fracht- und Lagerrecht) (manuel du droit des transports avec commentaires)

Cet ouvrage à feuillets mobiles paru en 2010 et mis à jour en permanence contient des textes de différentes directives relevant du droit relatif au Spediteur allemand, au transport des marchandises et à l'entreposage ainsi que des commentaires détaillés de chaque disposition.

Au vu de la mondialisation croissante, de la dynamique renforcée des marchés et de la pression grandissante de la concurrence qui en découle, il importe de plus en plus de bien connaître les relations juridiques fondées sur le droit relatif au Spediteur, au transport des marchandises et à l'entreposage. Le commentaire de Andresen/Valder répond à toutes les questions importantes concernant ces relations juridiques, y compris celles résultant de l'application de conventions internationales.

Avocats de métier, les auteurs se sont inspirés de leurs expériences pratiques de l'application des dispositions du droit des transports et des domaines juridiques connexes pour élaborer ce guide pratique.

La livraison 1/11 complète entre autres les commentaires relatifs aux Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp - Conditions générales du Spediteur allemand) et à la CMR.

Les explications accompagnées d'exemples tirés de la jurisprudence se rapportent au champ d'application des ADSp et aux obligations du mandant et du Spediteur.

De plus, cette livraison propose un

Autres Communications

Le Conseil de coopération du Golfe

Conférence transports & ferroviaire en octobre à Doha

Pour la première fois, le Secrétaire général de l'OTIF a participé à une conférence du Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG). La conférence, intitulée « Transports et chemins de fer » a eu lieu du 17 au 19 octobre 2011 à Doha au Qatar. Plus de 200 participants, dont des ministres, y représentaient les États membres du CCG dont font partie tous les États de la péninsule arabique à l'exception du Yémen. Des entreprises ferroviaires importantes, des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises d'études et de construction ainsi que le monde de la recherche y étaient tout aussi bien représentés (la Deutsche Bahn par R. Grube, son P.-D.G.). Le Secrétaire général a présenté l'OTIF et les Règles uniformes qu'elle a élaborées dans le domaine de la législation en matière de responsabilité, des règlements concernant les marchandises dangereuses et des directives techniques de la COTIF 1999.

Les plus hautes sphères des États membres du CCG ont décidé en 2010 déjà de construire un réseau ferré trans-frontalier pour le transport de voyageurs et de marchandises, qui doit relier tous les États entre eux et au groupe des États membres de l'OTIF via l'Arabie saoudite jusqu'à la frontière jordanienne d'ici 2016. Le réseau s'étendra sur plus de 2 200 km. L'investissement nécessaire s'élève à plus de 120 milliards de dollars US. Les parties déjà en service de ce réseau affichent des paramètres de performance remarquables. Sur un tronçon principalement utilisé pour le transport de phosphate vers les ports du Golfe, la charge par essieu atteint par exemple 34,5 tonnes. Les trains sont composés de 130 à 150 wagons et peuvent peser plus de 20 000 tonnes. Les défis à relever lors de l'étude et de la construction des tronçons sont tout aussi impressionnants. Il est évidemment nécessaire de procéder à des mouvements de terre considérables et de surmonter les obstacles naturels tels que les lits de rivières taries (oueds) et les reliefs. Il est erroné de penser qu'il s'agit uniquement d'installer des rails dans une plaine désertique. L'infrastructure doit se plier aux exigences posées par la forte amplitude, atteignant parfois plus de 50 °C, entre les températures diurnes et nocturnes et par les mesures nécessaires pour réduire l'ensablement continu des voies à un



commentaire révisé de l'article 3 de la CMR (Responsabilité du fait des préposés). Ce commentaire devrait intéresser les juristes travaillant dans le secteur ferroviaire en raison de certains parallèles existants entre cette disposition de la CMR et les dispositions des Appendices à la COTIF qui règlementent la responsabilité du fait des préposés (art. 51 CIV, art. 40 CIM, art. 9 CUV, art. 3, lettre d) et art. 18 CUI)

www.esv.info/sort/date/topdiv/recht/page/3/loseblattwerke.html

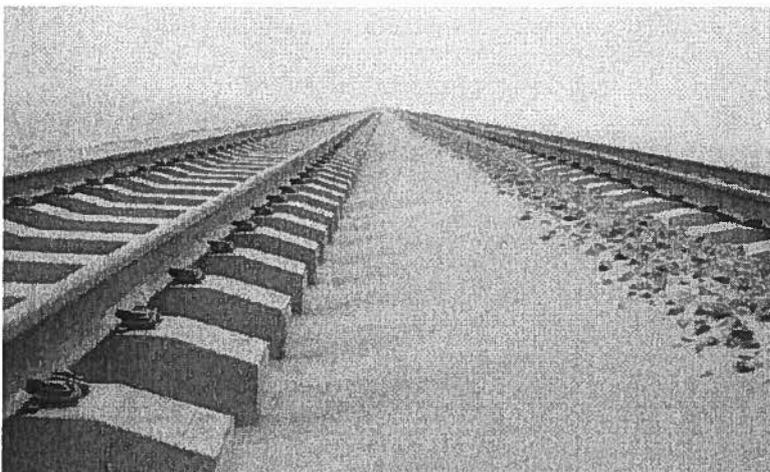
(ouvrage uniquement disponible en langue allemande: ISBN -978 3 503 05904 1, livraison 1/11, état : octobre 2011, édition Erich Schmidt, Berlin)

Eva Hammerschmiedová

Critique par G. Kafka

Spera, Kurt: *Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises par chemin de fer (SMGS) [kommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS]* (Nouvelle édition modifiée et complétée, état au 01.09.2011)

L'Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises par chemin de fer (SMGS), en vigueur depuis le 1er novembre 1951 et élaboré par les administrations ferroviaires au sein de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) comme une sorte de contre-projet des économies planifiées aux CIM influencées, elles, par des tendances à la privatisation et à la libéralisation des marchés, est soumis à un processus annuel de discussion et d'adoption de modifications. Bien qu'une partie seulement de ces modifications ait une portée significative, les différences avec la dernière version parue en 2004 (cf. commentaire dans le bulletin no 1/2004, p. 27/28) étaient au total et dans le détail si importantes qu'une nouvelle version devenait nécessaire. L'intérêt porté à une édition mise à jour des SMGS en allemand

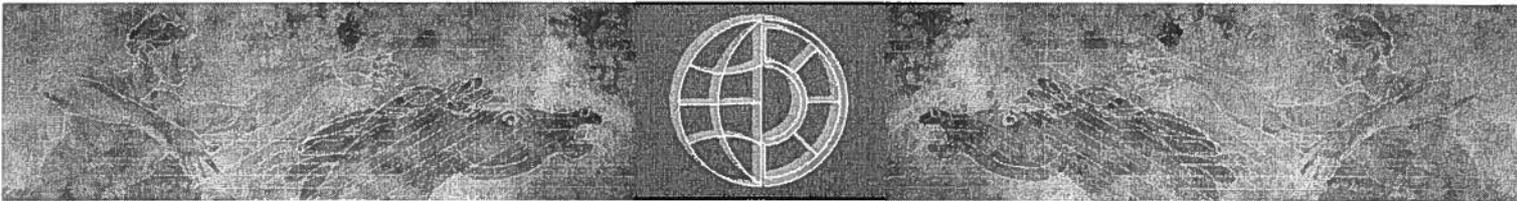


minimum acceptable en matière de sécurité. Puisque la majorité des États du Golfe ne dispose jusqu'ici, faute de besoin, d'aucune législation ferroviaire nationale, la future nécessité d'une sécurité juridique découlant de la mise en place de liaisons transfrontalières pourrait être couverte à peu de frais via une adhésion de ces États à l'OTIF. Depuis des décennies, les règlements de la COTIF ont démontré leur durabilité pour les transports transfrontaliers entre les 47 États que compte désormais l'OTIF.

L'« offre » de l'OTIF suscite un grand intérêt. Des renseignements concernant les cotisations potentielles ont déjà été pris et l'envoi de la version anglaise de la COTIF 1999 requise.

La prochaine étape sera de sonder les possibilités de coopération intensifiée entre l'OTIF et le CCG.

Stefan Schimming ■



est d'autant plus considérable que, depuis la cessation d'appartenance à l'organisation de la RDA suite à la réunification allemande, l'allemand ne fait plus partie des langues de travail de l'OSJD et qu'il n'existe donc plus qu'une version officielle russe et une version officielle chinoise des SMGS. En ce qui concerne les transports CIM/SMGS, les modifications dans les domaines suivants peuvent être considérées comme particulièrement importantes :

- application de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS,
- dispositions concernant le procès-verbal de constatation,
- acheminement de marchandises, de conteneurs et d'unités de chargement plus lourds que le gabarit d'encombrement,
- prescriptions pour le chargement et l'arrimage en toute sécurité pour les trains acheminant des véhicules,
- spécificités du transbordement dans des wagons de gabarit différent,
- nouvelles listes des gares ouvertes pour l'expédition de certains types de conteneurs et modèle actualisé de la lettre de voiture SMGS et des relevés des wagons.

Ne sont toujours pas comprises l'annexe 2 (Dispositions concernant le transport de marchandises dangereuses) et l'annexe 14 (Dispositions concernant le chargement et l'arrimage des marchandises dans les wagons) qui ont été publiées, dans leur version originale également, dans un fascicule particulier. Toutefois, les différences entre le RID et l'annexe 2 des SMGS sont actuellement traitées par les commissions du RID dans l'espoir de créer une nouvelle transparence dans ce domaine également. À la lumière des efforts fournis en vue de la création d'un droit ferroviaire uniforme requis de toute urgence en particulier pour le prometteur trafic eurasiatique, l'approfondissement des connaissances du droit « étranger » revêt pour chaque partie une importance cruciale. L'éla-

Jurisprudence

Cour d'Appel de Düsseldorf (D)

Arrêt du 20.04.2011

(N°. I - 18 U 158/10)

Source : Droit des transports [Transportrecht], Hambourg, no 9/2011, p. 347/348
Blessure sur un quai de gare

Les faits de l'arrêt de la Cour d'appel (l'OLG) de Düsseldorf se rapportent à un contrat de transport intérieur. Il s'agit d'un accident lié au verglas en gare de S.-O. avant la montée dans le train.

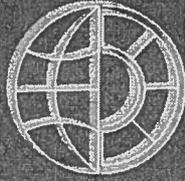
Le tribunal de première instance avait rejeté la demande de dommages-intérêts (*pretium doloris*). Il était d'avis que le contrat de transport ne comportait pas l'obligation de veiller à ce qu'un chemin sécurisé mène jusqu'au train. Le tribunal d'appel n'était pas du même avis mais n'a pas prononcé de décision dans l'affaire puisque la question de manquement à l'obligation d'assurer la sécurité de circulation doit être tranchée par le tribunal de première instance.

Dans ce cas, le pourvoi en cassation a été autorisé au motif qu'« une importance fondamentale doit être accordée à la question de savoir si le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, en particulier s'il exploite des gares, doit être considéré comme un auxiliaire de l'entreprise ferroviaire lors de l'accomplissement des obligations visant à assurer la sécurité de circulation ».

Du reste, la cour d'appel s'est laissée guider par les réflexions suivantes relatives au droit allemand (Loi fédérale sur la responsabilité civile. Loi générale sur les chemins de fer) :

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire exploitent ensemble le réseau ferré (cf. Geigel/Kaufmann, *Der Haftpflichtprozess* [L'action en responsabilité civile], 25e édition, chapitre 26, numéro marginal 14).

Le fait que, pour son domaine de compétence et en particulier pour les gares, le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire soit responsable, en tant que propriétaire et personne habilitée à disposer, du respect de l'obligation d'assurer la sécurité de circulation n'exclut pas, en tout cas dans le domaine contractuel, une obligation contractuelle correspondante de l'entreprise ferroviaire. Il n'y a rien d'extraordinaire à ce que plusieurs personnes soient responsables de l'élimination de la



laboration de ce droit uniforme devrait mettre fin au dualisme entre CIM et SMGS et ouvrirait finalement la voie à une fusion de l'OTIF et de l'OSJD, deux organisations suivant pour l'essentiel les mêmes objectifs et effectuant les mêmes tâches. À cette fin, l'OTIF, pour les CIM, a publié sur son site Internet une traduction de travail de la COTIF en russe

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_199_9_ru_05122008.pdf

tandis que pour les SMGS, le texte ici présenté et qui ne s'adresse pas uniquement aux utilisateurs directement concernés par la transition CIM/SMGS mais à toutes les personnes ayant intérêt à surmonter le dualisme existant était publié.

(ouvrage uniquement disponible en langue allemande: ISBN 3-901472-02-11, éd. Logotrans-Logistik- und Transport-GmbH, Vienne, 248 p.)

Gustav Kafka

Publications & liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3382/2011, p. 567/568 - Brusque rupture [du contrat]. L'international aussi [Où assigner? Subsidièrement, quelle loi appliquer?] (M. Tilche) : p. 571 - Contrat résilié. Juridiction compétente

Idem, n° 3383/ 2011, p.583/584 - Absence de livraison. Distincte du retard (M.Tilche) : p. 587/588 - CMR. Champ d'application des réserves

Idem, n° 3384/2011, p. 596/597 - Force majeure. Événement extérieure? (M.Tilche) : p. 597/598 - Aérien voyageurs. Protection du « consommateur » (B. Colette) ; p. 600/601 - Marchandises dangereuses. Diligences du chargeur (M. Tilche)

source de danger et en répondent ensemble le cas échéant (cf. Bundesgerichtshof, arrêt du 13.7.1976 - III ZR 156/66).

Le contrat de transport de personnes ne comprend pas uniquement le transport à proprement parler mais également l'obligation accessoire d'assurer un accès au véhicule et une sortie dudit véhicule sans danger. Si l'infrastructure est mise à disposition par des tiers, l'entreprise ferroviaire devra se voir opposer un éventuel mauvais comportement de ce tiers (cf. Filthaut, *Haftpflichtgesetz* [Loi sur la responsabilité civile], 8e édition, § 26, numéro marginal 139).

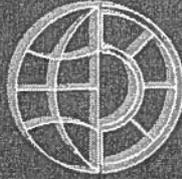
Le but de la séparation juridique de l'exploitation et de l'infrastructure n'était pas de désavantager les parties lésées. Ceci s'applique tout d'abord au domaine de la Loi sur la responsabilité civile (cf. l'arrêt susmentionné du BGH, *Transportrecht* [Droit des transports] 2004, p. 256) ; toutefois, aucune autre disposition ne peut s'appliquer dans le cas de revendications contractuelles.

Remarque du point de vue des CIV

Une telle blessure ne relève pas de la responsabilité du transporteur telle qu'elle est définie à l'article 26, § 1 des CIV. La période de responsabilité y est définie ainsi : « pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort ». Si un tel accident avait eu lieu dans le cadre d'un contrat de transport CIV avant la montée du voyageur dans le train, le droit national, y compris le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires no 1371/2007 dans les États membres de l'UE, aurait dû être appliqué. Voir également l'article 26, § 4 CIV qui stipule que la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1 dudit article n'est pas affectée. Un accident survenu sur le quai avant la montée ou après la descente constitue un cas non prévu au § 1.

www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/duesseldorf/j2011/118_U_158_10Urteil20110420.html

Eva Hammerschmiedová ■



Idem, n° 3388/2011, p. 660/661 - CMR. Savoir réclamer (M. Tilde) : p. 667 - CMR. Suspension de la prescription

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org, édition/Ausgabe/édition 5/2011

Deine Bahn, Berlin, Nr. 10/2011, S. 25-29 - Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS Rechtliche Interoperabilität für den eurasischen Güterverkehr (E. Evtimov)

Idem, Nr. 10/2011, S. 31-34 - Interoperabilität im grenzüberschreitenden Verkehr ? (K. Burkholz)

Railway Gazette, Sutton, No. 10/October 2011, p.37-42 - Does vertical separation always make sense? (J. Drew, Ch.Nash);

Idem, No. 10/October 2011, p. 47/48, - Two gauges must co-exist on one continent (V. Yakunin, U. Magonis)

www.railwayinsider.eu
www.railwaypro.com

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2011, S. 359-362 - Wer ist der ausführende Verfrachter ? (R. Herber)

www.ville-rail-transport.com (La Lettre)

Eva Hammerschmiedová

In memoriam

Wieger Johannes Visser

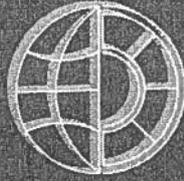
M. Wieger Johannes Visser, *conseiller honoraire* de l'OTIF (cf. Bulletin 1/2005, p. 2) s'est éteint le 12 octobre 2011 à l'âge de 67 ans dans sa patrie des Pays-Bas. Un spécialiste reconnu du transport international de marchandises dangereuses, grand connaisseur du monde ferroviaire dans son ensemble, mais aussi pour beaucoup un grand ami, nous a ainsi quittés.

Au cours de ses dizaines d'années d'activité en tant que représentant d'un État puis d'une association au sein de divers organes spécialisés dans le transport sécurisé de marchandises dangereuses, et bien souvent en tant que président, il a apporté une contribution décisive au développement des normes internationales de sécurité. L'étendue de ses connaissances et sa manière d'en alimenter les débats a contribué au succès de grands projets dont les objectifs semblaient au départ inaccessibles comme la restructuration du RID, qu'il a dû mener à bien en tant que président malgré son scepticisme de départ, ou l'introduction d'« obligations des intervenants ».

M. Visser était un « délégué international » comme on aimerait en voir plus souvent : toujours désireux de ne discriminer aucune nation et aucune langue et de laisser s'exprimer les « plus faibles ». Si ses excellentes connaissances linguistiques le lui permettaient, il écoutait les contributions des autres délégués en version originale et non leur traduction et était toujours disposé à utiliser la langue que comprendrait le mieux son interlocuteur. Il ne faut pas non plus oublier son humour particulier qui allégeait les débats les plus difficiles.

Expert ferroviaire dans l'âme, W. J. Visser affichait une certaine fierté mais point de vanité. Il prenait ainsi avec humour les plaisanteries concernant son penchant pour la bière et les copieux plats de viande ou sa connaissance des différents magasins de modèles réduits des capitales européennes. Bien que très susceptible, il ne se vexait ni d'une défaite lors d'un vote ni même d'une destitution. Il aimait la musique classique et les bons livres mais ne faisait jamais étalage de sa culture. Ses critiques parfois acerbes des travers humains possédaient également une certaine pertinence.

Avec le départ de Wieger Johannes Visser s'estompe également tristement le souvenir de la genèse et des raisons de l'in-



Ce qu'il y a de mieux &
et de pire

d'après Wieger Johannes Visser

Les femmes charmantes
L'amitié
La musique classique en tierces mineures
Les vieux trains, en taille réelle ou modèles réduits
Bien manger et bien boire
Bien cuisiner
Regarder des films
Se promener à pied/à vélo dans la nature
Jardiner
Lire (livres, journaux, magazines)



Le militarisme et la guerre
Le sport sous toutes ses formes
Le design moderne et l'architecture
Le temps estival chaud et ensoleillé
Le manque d'égard et de fiabilité
La musique légère moderne
Les sinistres maisons médicalisées
Les ordinateurs
Le fanatisme religieux
Le pouvoir incontrôlé

troduction de bien des dispositions juridiques pour les marchandises dangereuses. Sa capacité à se souvenir de faits historiques lui permettait aussi d'extraire infailliblement d'anciens documents de ses innombrables cartons puisqu'en tant que « digibète », comme il se nommait lui-même, il rejetait les nouveautés des techniques modernes de l'information.

Persistent alors le souvenir de Wieger Johannes Visser comme expert hors pair et homme extraordinaire et l'espoir que son esprit puisse inciter et encourager les futurs délégués à s'engager comme lui pour l'acheminement en toute sécurité des marchandises dangereuses en général, et via le fret ferroviaire en particulier, et, au-delà de ça, à défendre les idéaux humains.

Wieger Johannes Visser a été inhumé le 18 octobre 2011 dans sa ville d'Hilversum lors d'une émouvante cérémonie au cours de laquelle nombre de ses proches ont partagé des souvenirs de leur vies avec lui. L'OTIF honore sa mémoire.

Gustav Kafka ■

