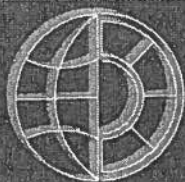




OTIF

Bulletin
des transports
internationaux ferroviaires

**Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires**



Sommaire

Publication trimestrielle
de l'OTIF

120^e Année

Organisation
intergouvernementale
pour les transports internatio-
naux 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 Sec-
rétariat 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

Communiqués officiels

Liste des Lignes 1999	1
Listes des lignes ferroviaires CIM	1
Chapitre : « Ukraine »	1
Communications officielles COTIF	1
Liste d'Arbitres	1

Communiqués non officiels

Autres Communications	2
Le Pakistan - A la veille de l'adhésion à l'OTIF	2
« Capacity Building » le 7 et 8 décembre à Islamabad	2
Jurisprudence	6
Cour d'Appel de Paris	6
Arrêt du 20.04.2011	6
Prescriptions en cas de réclamations non rejetées	6
Bibliographie	6
Indications:	6
Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte/Saenger/ Schulze/Staudinger:	
« <i>Droit international des contrats</i> »	6
Kunz, Wolfgang:	
« <i>Droit ferroviaire</i> »	7
Recension par R. Freise :	8
Reuschle, Fabian	
« <i>Traité de Montréal</i> »	8
Publications & liens intéressants	9



Liste des Lignes 1999

Liste des lignes ferroviaires CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Chapitre:

„Ukraine“

En raison de l'insertion de la nouvelle ligne ferroviaire « Uzhgorod – Chop», le chapitre Ukraine est ré-édité. (cf. COTIF 1999, Art. 24 §§ 2-5).

La lettre circulaire du Secrétaire général no 7 du 15 décembre 2011 peut être consultée sous l'adresse suivante :

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/A_70-03_501_2011_15_12_2011_fde.pdf

Samuel Flückiger

Communications officielles COTIF

Liste d'arbitres

Le Secrétaire général établit, conformément à l'article 30 de la COTIF, une liste d'arbitres et la tient à jour. Chaque État membre peut faire inscrire deux de ses ressortissants sur cette liste. Afin d'actualiser la liste d'arbitres, le Secrétariat a invité les États membres, dans le contexte de l'adhésion de l'Union Européenne à la COTIF avec effet au 1er juillet 2011, de vérifier la liste existante et de lui communiquer les modifications souhaitées.

La liste actualisée est publiée sur le site Internet de l'OTIF (cf. www.otif.org/fr/organes/tribunal-arbitral/liste-des-arbitres.html).

Le *règlement d'arbitrage* élaboré par le Secrétariat paraît également sur le site Internet de l'OTIF (cf. www.otif.org/fr/organes/tribunal-arbitral/reglement-darbitrage.html).

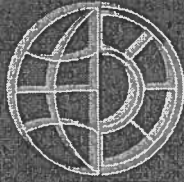
Des litiges de nature de droit international public ou de droit civil concernant l'interprétation et l'application de la COTIF – y compris du Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF – et les litiges concernant l'application des Appendices à la COTIF peuvent être soumis au Tribunal arbitral conformément au Titre V de la COTIF 1999.

Par ailleurs, un recours est prévu au Tribunal arbitral pour tout différend qui pourrait survenir entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution de l'accord d'adhésion conclu entre l'OTIF et l'UE, notamment en ce qui concerne son existence, sa validité ou sa résiliation (Art. 8 de l'accord).

L'Albanie, la Géorgie, le Portugal, la Roumanie, la République tchèque, la Russie, la Slovaquie et l'Ukraine ont émis une réserve en ce qui concerne le Tribunal arbitral. La liste des réserves et déclarations est publiée sur le site Internet de l'OTIF à l'adresse suivante :

www.otif.org/fr/publications.html

Samuel Flückiger ■



Vers un pays de transit



Essai de train de l'ECO entre Islamabad et Istanbul



... die nächsten Schritte ...



Capacity Building à Islamabad, le 8.12.2011

Autres Communications

Le Pakistan A la veille de l'adhésion à l'OTIF

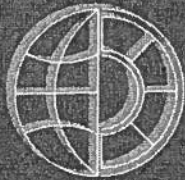
« Capacity Building » le 7 et 8 décembre à Islamabad

Dès 2009, le Secrétariat de l'OTIF a perçu les premiers signaux d'un intérêt du Pakistan pour une adhésion à la COTIF. Le pays était représenté lors de l'atelier « *Transports ferroviaires eurasiatiques* » qui eut lieu les 9 et 10 juin 2009 à Istanbul et fut organisé par l'OTIF conjointement avec l'*Organisation de coopération économique (ECO - Economic Cooperation Organization)*, (cf. Bulletin 2/2009, p. 27).

Au cours d'une session de l'ECO tenue la même année et à laquelle une représentante du Secrétariat de l'OTIF avait participé, il est apparu que l'ECO soutenait activement cet intérêt du Pakistan (cf. Bulletin 4/2009, p. 65-66), qui s'est concrétisé avec les essais des trains de conteneurs sur la nouvelle liaison ferroviaire Islamabad-Téhéran-Istanbul, appelée « corridor ITI ». Le Secrétaire général a informé les États membres de l'OTIF de ces évolutions lors de la 9^e Assemblée générale (Berne, les 9 et 10 septembre 2009).

Lors de la 10^e Assemblée générale, un haut représentant du Pakistan a présenté aux États membres de l'OTIF le réseau, la situation opérationnelle et les projets actuels de restructuration et de rationalisation des Chemins de fer pakistanais et du train de conteneur ECO sur la ligne susmentionnée. Au cours d'un entretien ayant suivi l'Assemblée générale, il a discuté avec le Secrétaire général de la toile de fond politique et des futures avancées, dont l'atelier « *Capacity Building Workshop* » constituerait la prochaine étape (cf. communiqué de presse de l'OTIF du 08.07.2011).

L'atelier mené les 7 et 8 décembre 2011 à Islamabad a été ouvert par Hadji Ghulam Ahmed Bilour, ministre pakistanais des Chemins de fer. Dans son discours, il a souligné quelques faits qui caractérisent la situation particulière du Pakistan dans la région et en raison desquels le Pakistan pourrait devenir un État de transit important contribuant à la facilitation du commerce et des transports entre l'Asie centrale, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Il a jugé les résultats provisoires des essais des trains de conteneurs ECO sur la liaison ITI prometteurs et a précisé qu'il considérait que l'introduction du droit



...train de conteneur de l'ECO ...

uniforme de la COTIF faisait partie de ces nouvelles perspectives (cf. communiqué de presse de l'OTIF du 15.12.2011).

Monsieur Arif Azim, chef des Chemins de fer pakistanais, a également résumé les intentions du Pakistan en ces termes :

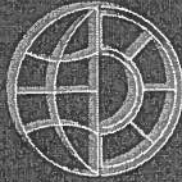
***« We want it and we will do it »
 (« Nous le voulons et nous le ferons »).***

Dans la première partie de l'atelier, les participants ont d'abord pu recueillir des informations détaillées sur la politique ferroviaire et les Chemins de fer du Pakistan, y compris des données concrètes sur les lignes ferroviaires existantes, en construction ou à l'état de projet sur le territoire national pakistanais. Entre autres projets a été citée la « politique d'accès ouvert », selon laquelle les gros clients des transports ferroviaires auront la possibilité de procéder à l'acheminement de marchandises sur le réseau ferré pakistanais sous leur propre responsabilité.

Ces seuls exposés ont donné lieu à de vifs débats. Le Secrétaire général et le chef des Chemins de fer pakistanais étaient tous deux d'avis que la résolution des problèmes liés au franchissement des frontières relevaient davantage de la fiabilité et de l'égalité de traitement lors des procédures douanières (p. ex. : montant fixe des taxes indépendamment de l'heure du contrôle) que de la rapidité.

Les exposés de l'OTIF ont tout d'abord porté sur le mode de fonctionnement de l'Organisation et sur ses tâches en général ainsi que sur la COTIF et ses sept appendices. Trois exposés traitaient plus avant les appendices dont l'application pouvait présenter un intérêt particulier pour le Pakistan (CIM, CIV et RID avec son annexe). Des discussions ont en outre porté sur les conséquences d'une adhésion ainsi que sur le processus d'adhésion lui-même. Ces exposés peuvent être consultés sur le site Internet de l'OTIF (cf. www.otif.org/news/ausbildungskurs.html).

Les différents aspects et répercussions d'une adhésion du Pakistan à la COTIF pour les Chemins de fer pakistanais et leurs clients ont été continuellement débattus lors de discussions très ouvertes. Dans leurs interventions, les représentants de diverses autorités gouvernementales, les dirigeants des Chemins de fer pakistanais, tant dans le domaine commercial que juridique ou de l'entreprise, ainsi que les chargeurs exprimaient leurs différents points de vue avec



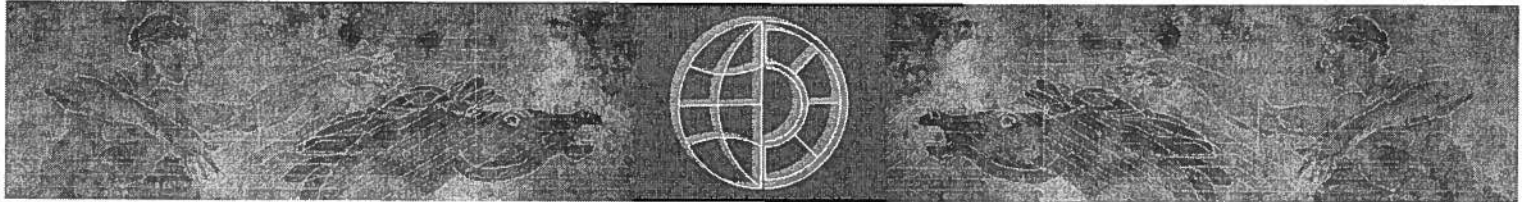
Tunnel du Khojak

une clarté remarquable.

Avec ce débat, les représentants de l'OTIF ont découvert que différentes questions réglées par la COTIF étaient actuellement réglementées par un droit tarifaire hérité de la Grande-Bretagne, adapté aux conditions actuelles et appliqué non seulement au Pakistan mais également en Inde, au Bangladesh et dans d'autres États de l'Association sud-asiatique pour la coopération régionale (ASACR). La question du rapport avec le droit de la COTIF a été soulevée et une réponse de principe, quant à la hiérarchie des prescriptions juridiques, y a été apportée, ce qui n'exclut toutefois pas de devoir revenir ultérieurement sur certains points au moyen de textes concrets.

Les débats ont également porté sur la possibilité d'une réserve quant au champ d'application des RU CIV/CIM (article premier, § 6, CIV/CIM). Le Pakistan prévoit de limiter l'application du droit de la COTIF au tronçon pakistanais du corridor ITI et, le cas échéant, aux lignes d'accès importantes également. Cela signifierait que 1 990 km de lignes, ou 4 995 km avec les lignes d'accès, seraient soumis aux RU CIV/CIM. Les opinions étaient divisées sur ce point et la question du montant de la contribution, qui dépend du nombre de kilomètres, jouait naturellement un rôle important dans le débat.

Le Secrétaire général a bien saisi la situation économique du Pakistan et compris que, si l'ensemble du réseau ferré (7 791 km) devait être soumis au RU CIV/CIM, l'analyse coûts-avantages saperait les arguments en faveur de l'adhésion à la COTIF. Il s'est de plus montré disposé à présenter à la prochaine



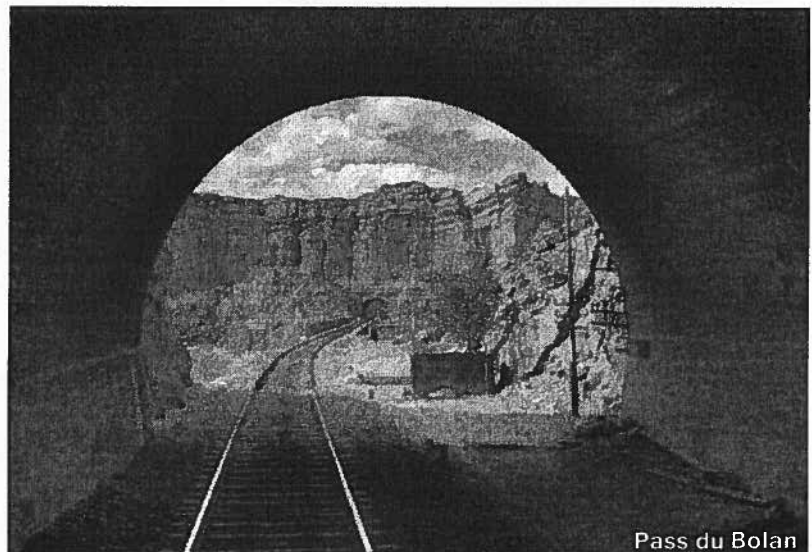
Assemblée générale une solution au problème qui naîtrait d'une interprétation trop restrictive de l'article premier, § 6, des CIV/CIM.

Les deux parties étaient conscientes qu'avec l'adhésion du Pakistan à la COTIF, l'OTIF ne gagnerait pas seulement un nouvel État membre mais s'ouvrirait aussi à toute une région qui pourra à l'avenir profiter du droit de la COTIF.

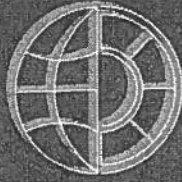
Étonnamment, les remarques du Secrétaire général concernant les possibles répercussions d'une adhésion du Pakistan sur l'intérêt croissant de l'Inde et du Bangladesh, prononcées en réponse aux déclarations du ministre sur un possible rôle du Pakistan comme État de transit, ont suscité des réactions intéressées.

Au terme de cet atelier, il est clairement apparu que des débats internes devaient encore être menés du côté pakistanais et que l'OTIF devait chercher une solution pour prendre en compte la situation particulière du Pakistan qui, à l'heure actuelle, n'utilise son infrastructure ferroviaire que de manière très limitée pour les acheminements internationaux.

Eva Hammerschmiedová ■



Pass du Bolan



Hinweise

**Ferrari / Kieninger / Mankowski /
Otte / Saenger / Schulze / Stau-
dinger: Droit international des con-
trats (internationales Vertragsrecht, Rom I-
VO, CISG, CMR, FadoU (Commentaire, 2^{ème} ed.
2012)**

Cette œuvre propose des commentaires de conventions internationales englobant des domaines importants des relations internationales de droit privé, comme les obligations contractuelles internationales, telles que déterminées par le Règlement Rome I de l'UE, les contrats de vente internationale de marchandises, objet de la convention correspondante des Nations unies (CVIM), les transferts internationaux de créances, tels que la Convention d'Unidroit sur l'affacturage international les conçoit, ainsi que les transports internationaux de marchandises par route, tels qu'ils sont réglementés par la Convention internationale supervisée par la CEE-ONU (CMR).

La valeur de ce commentaire tient en particulier du fait que presque tous les acheminements réglés contractuellement peuvent être mis en relation avec un ou plusieurs des contrats de droit privé mentionnés. Ainsi, il apparaît par exemple clairement que la relation entre l'expéditeur et le destinataire au titre du contrat de transport peut être mise en parallèle avec leur relation mutuelle en tant qu'acheteur et vendeur et leur relation à des tiers.

C'est en particulier pour le Règlement Rome I, entré en vigueur le 11 janvier 2009, que le commentaire propose nombre de nouvelles informations et références aux doctrines juridiques et à la jurisprudence, de la CJCE notamment.

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988, la CVIM doit être considérée, non que pour le nombre toujours croissant de ces parties contractantes mais aussi au vu de son application effective, comme l'un des instruments juridiques internationaux de droit privé les plus aboutis. L'abondance de références aux doctrines et aux jurisprudences nationale et étrangère renfermée par le commentaire permet alors notamment d'avoir une vue d'ensemble de sa grande diversité d'application, d'interprétation et de développement.

Dans les échanges internationaux de biens économiques, la pratique des transferts de

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 14.12.2011

(N°. RG 98/20212)

(Source : Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 3395, S.35/36)

Prescriptions en cas de réclamations non rejetées

Ténor :

Les réclamations écrites de l'expéditeur et de son mandataire, suspensives de la prescription selon l'article 32, al. 2, de la CMR, ayant été reçues mais non repoussées, l'action diligentée même 9 ans plus tard est recevable.

Annotation :

Une disposition comparable se trouve à l'article 48, § 3, CIM. En droit international des transports ferroviaires également, la prescription est suspendue jusqu'à ce que le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes.

Faits :

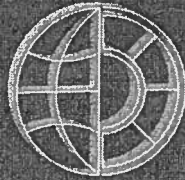
Les 4 et 5 septembre 1997, un transporteur est chargé d'acheminer des colis de textiles de Belgique en Italie. Le 7 septembre, vers 4 heures du matin, il s'arrête sur le parking d'une station-service située sur l'autoroute Rome/Naples. C'est alors que deux individus, le menaçant d'une arme, le bâillonnent et le ligotent avant de repartir avec le véhicule en charge. Le sinistre, d'une valeur évaluée à 96'336,20 €, est pris en charge par l'assurance à hauteur de 95'440,50 €.

Le 3 mars 2006 (presque 10 ans après les faits), les assureurs subrogés et l'expéditeur, pour la franchise à sa charge, assignent le transporteur et la compagnie qui couvre sa responsabilité.

Motifs :

La première question porte évidemment sur la prescription. Rappelons qu'en CMR, le délai annal court, en cas de perte totale, à compter de l'expiration du 30^e jour suivant le délai convenu ou, s'il n'y en a pas, du 60^e jour suivant la prise en charge. On était loin du compte.

Toutefois, la Convention édicte une cause spéciale de suspension de la prescription : la réclamation écrite, adressée au transporteur, qui gèle le délai jusqu'au moment où il l'a repoussée (également par écrit) en restituant les pièces jointes, condition sine qua non à laquelle s'attache particulièrement la Cour de cassation.



créance revêt une importance croissante dans le cadre de « l'affacturage international ». Le commentaire portant sur la Convention d'Unidroit sur l'affacturage international, entrée en vigueur le 1er mai 1995 mais appliquée jusqu'à présent uniquement par l'Allemagne, la France, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Nigeria et l'Ukraine, permet peut-être de façon très générale, de mieux faire connaître cet instrument juridique.

Le commentaire relatif à la CMR, qui complète la compilation susmentionnée de relations juridiques fréquemment liées, ne peut évidemment remplacer les commentaires spécialisés disponibles auxquels il fait largement référence mais il en offre une présentation rapide et utile, d'autant plus que la CMR en vigueur depuis le 2 juillet 1961 a comme chacun sait servi de modèle à la CMNI, entrée en vigueur le 1er avril 2005 et à la CIM 1999, entrée en vigueur le 1er juillet 2006.

En raison de la qualité toujours remarquable des commentaires de Beck et de la richesse des informations et des références données, cette œuvre ne constitue pas seulement un guide précieux des échanges internationaux de biens économiques, il répond également aux exigences de ceux qui étudient ces questions pour la recherche et l'enseignement ou encore au regard des législations internationales et nationales et de leur exécution.

(ISBN 978-3-406-60078-4, uniquement en allemand, éd. C.H.BECK 1364 pages, 20,12 €)

Gustav Kafka

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

Il n'est pas exagéré de dire que ce recueil de quatre tomes couvre la totalité des domaines du droit ferroviaire applicable. En sus des dispositions en droit national allemand (trois tomes), il comporte également les dispositions en droit de l'Union européenne. Le titre « Droit international » englobe entre autres, la COTIF 1999 telle que publiée en 2002 dans le Journal officiel allemand, une ancienne version de la Convention SMGS et quelques accords bilatéraux conclus par l'Allemagne.

Les commentaires, écrits par plus de 30 auteurs, portent sur une part importante des dispositions rassemblées dans ce recueil.

Si le document doit contenir une vraie réclamation par écrit (ou tout autre procédé équivalent) imputant le dommage au voiturier et chiffrant à peu près son montant, l'acte peut émaner du mandataire de l'expéditeur (par exemple, le courtier ou l'assureur dûment habilité). La preuve de la réception qui, en droit français, incombe à l'ayant droit ou à son représentant (Code civil, art. 1315, al. 1er), n'est pas formaliste et peut se faire par tous moyens en matière commerciale (Code de commerce, art. 110-3). En l'espèce, trois salves avaient été tirées :

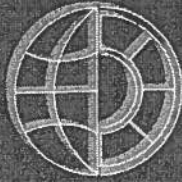
- le 11 septembre 1997, soit le lendemain du jour où il avait été avisé du vol, l'expéditeur avait adressé au voiturier une réclamation par lettre recommandée avec accusé de réception avec factures à l'appui ;
- le 23 décembre 1997, son mandataire avait fait de même en y joignant les lettres de voiture CMR ainsi que les listes de colisage ;
- enfin, le 1er septembre 1998, ce dernier avait récidivé par fax (qui constitue également un écrit) sans qu'il soit toutefois précisé si des pièces étaient jointes.
- Il était hautement improbable que le voiturier n'ait pas reçu les divers documents et, d'ailleurs, le 3 septembre 1998 (à la limite de la prescription « normale »), son courtier avait indiqué au mandataire de se mettre en rapport avec l'assureur RC (responsabilité civile).

N'ayant nullement repoussé les différentes réclamations en restituant leurs pièces jointes, le transporteur avait laissé geler le délai, de sorte que 9 ans plus tard, il restait exposé aux recours !

Décision :

Si l'action en dommages-intérêts est recevable, elle s'avère en revanche mal fondée. Compte tenu du fait que le chauffeur, un revolver braqué sur la tempe, ne pouvait qu'obtempérer, la Cour retient les circonstances inévitables et insurmontables qui libèrent le transporteur routier international (CMR, art. 17, al. 2. Des dispositions comparables se trouvent dans le COTIF article 23, § 2, CIM.)

Eva Hammerschmiedová ■



La 30^e livraison complémentaire propose de nombreuses nouvelles explications rédigées par onze auteurs différents sur certaines dispositions de l'arrêté allemand relatif à l'accès sans discrimination à l'infrastructure ferroviaire et de l'arrêté relatif aux principes de prélèvement de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (plus de 300 pages). Cet arrêté transpose la directive 2001/14/CE. Il réglemente entre autres les services devant être fournis par les gestionnaires d'infrastructure, l'implication de toutes les entreprises de transports ferroviaires dans l'information des voyageurs, la protection des secrets des affaires des bénéficiaires, la procédure de répartition des sillons, un droit de résiliation spécifique en cas de non exercice des droits d'utilisation dû à une faute ainsi que le contenu et la conclusion de accords-cadres garantissant les capacités de l'infrastructure.

Le reste de la 30^e livraison complémentaire comporte des pages mises à jour du commentaire de plus de 200 pages de Werner Filthaut sur la loi sur la responsabilité civile.

La plus grande partie de la 31^e livraison complémentaire traite des amendements juridiques dans les Länder allemands. Non seulement le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne y a été intégré mais l'utilisateur trouvera des explications de Bernd H. Uhlenhuth y afférentes.

Le recueil systématique Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) est un outil de travail pratique pour les experts ferroviaires. Un index alphabétique de chaque tome et des rubriques astucieuses aident l'utilisateur rapidement et de manière fiable aux informations dont il a précisément besoin.

(ISBN 3-7890-3536-X, uniquement en allemand, éd. Nomos Verlagsgesellschaft Baden-Baden, 30^e livraison complémentaire (nov. 2011) et 31^e livraison complémentaire (déc. 2011))

Eva Hammerschmiedová

Bibliographie

Recension par R. Freise

Reuschle, Farbian : « Convention de Montréal »

Six ans après la première édition paraît la deuxième édition de ce commentaire détaillé de la Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Le commentaire de F. Reuschle se démarque par une composition simple et adéquate des explications, une langue claire et une exploitation approfondie de la jurisprudence et des textes sur le sujet. Plus de 500 pages sont consacrées au commentaire de la Convention de Montréal et 300 autres comportent, regroupées en 5 annexes, des dispositions complémentaires en droit du transport aérien, en particulier trois directives CE sur la responsabilité des transporteurs aériens et leur obligation d'indemnisation et d'assistance aux passagers, mais également un extrait de la Convention postale universelle et du Règlement concernant les colis postaux avec leurs dispositions en matière de responsabilité (annexe I), les exigences européennes et allemandes en matière d'assurance (annexe II), les conditions générales de l'IATA et de la Lufthansa (annexe III), la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944 (annexe IV) ainsi qu'un registre substantiel de la jurisprudence (annexe V).

L'association du commentaire de la Convention de Montréal et des dispositions complémentaires en droit du transport aérien facilite l'accès à diverses sources juridiques concrètement liées et fait de ce livre un guide indispensable dans de nombreux domaines du droit du transport aérien.

Pourquoi cette œuvre intéresserait-elle également les entreprises et juristes ferroviaires ? La réponse est rapidement donnée : depuis des années, la politique européenne (de droit) des transports est marquée pour le transport des voyageurs par la volonté de non seulement renforcer les droits des consommateurs vis-à-vis de tous les types de transporteurs mais aussi de les unifier. L'égalité de traitement de tous les modes de transport doit permettre d'éviter toute distorsion de la concurrence entre les différentes entreprises de transport. Une étude comparative permettrait d'en montrer le degré d'efficacité (cf. p. ex. : Freise, Bull. transp. int. 4/2004, p. 89). En ce qui concerne le fret européen, le livre blanc de la Commission européenne



Publications & liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique. Paris, n° 3393/2011, p. 743-745 - Commissionnaires étrangères. La Belgique (F. Farhana)

Idem, n°3398/2012, p. 73/74 - Prescription. Point de départ (M. Tilche)

Idem, n°3400/2012, p. 104/105 - CMR. Frais d'entreposage (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationale Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org, édition/Ausgabe/édition 1/2012

Deine Bahn. Berlin, Nr. 1/2012, S. 49-53 - Eurasischer Güterverkehr. Vom Einheitsfrachtbrief zum Einheitsrecht auf der Schiene

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 5/2011, p. 503-511 - The Land Carrier's liability. Strict with exemptions or presumed? (P. Bäckdén)

Railway PRO, the railway business magazine, 18.01.2012 - China adopts CIM/SMGS provisions www.railwaypro.com/wp/?p=7844

Transportrecht, Hamburg, Nr. 1/2012, S. 1-13 - Unimodale transportrechtliche Übereinkommen und multimodale Beförderungen (R. Freise); S. 14-22 - Multimodalverkehr und Luftrecht (W. Müller-Rostin)

Idem, Nr. 2/2012, S. 45-56 - Aktuelle höchstrichterliche Rechtsprechung zum Gütertransportrecht (G. Pokrant), Internationales Gütertransportrecht s. S. 50-56; S. 56-61 -

Die Sphärentheorie im Seehandelsrecht (D. Rabe), S. 63/64 - Versandverfahren: Gleichstellung privater Bahnunternehmen mit der Deutschen Bahn (C. Weerth)

Eva Hammerschmiedová

pour un espace européen unique des transports du 28 mars 2011 souligne l'importance des solutions multimodales et incite au recours aux « combinaisons de modes de transport les plus efficaces » (cf. chiffre 19).

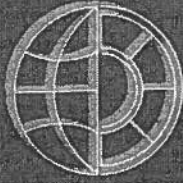
Les différents transporteurs ont donc intérêt à surveiller, au-delà de l'évolution de leur propre législation, l'évolution de celle des autres transporteurs pour le trafic de voyageurs et de marchandises. Les chemins de fer devrait observer le transport aérien en particulier qui devance le ferroviaire en matière de libéralisation et d'élargissement des droits des passagers.

Les règlements CE 2027/97 et 889/2002 relatifs à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ainsi que le règlement 261/2004 relatif à l'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol servent de modèles au règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires.

L'UE a adhéré à la Convention de Montréal avec effet au 28 juin 2004 et sept ans plus tard à la COTIF au 1er juillet 2011. La Cour de justice est ainsi la dernière instance de l'UE pour l'interprétation de la Convention de Montréal et de la COTIF avec ses appendices. Dans ce cadre, il est intéressant de savoir comment les trois règlements CE pour le transport aérien susnommés sont liés à la Convention de Montréal d'une part et comment la Cour de justice conçoit ce rapport lorsqu'elle applique les règlements CE et la Convention d'autre part.

Le commentaire de F. Reuschle aborde entre autres cette question et ne traite pas uniquement des prescriptions de la Convention de Montréal mais également des demandes conformes au règlement 261/2004 des voyageurs aériens de compensations forfaitaires, de remboursement des vols ou de réacheminement ainsi que de prise en charge dans les cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol. Ce faisant, il évalue les décisions de justice les plus récentes de la Cour de justice et des tribunaux de différents États parties (cf. en particulier le paragraphe IV au sujet de l'article 19 de la Convention de Montréal, p. 284 à 293).

La position prise dans les conventions internationales de droit des transports sur le transport multimodal est d'un grand intérêt



au vu de la nécessité croissante de collaboration des transporteurs dans les cas où un transporteur seul ne peut réaliser un certain acheminement. Une comparaison de la Convention de Montréal et de la COTIF révèle de sérieuses différences : tandis que les articles premiers des CIV et CIM ne prennent en compte que certaines constellations multimodales (transport complémentaire par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur ou transport par lignes maritimes inscrites ou par voie de navigation intérieure internationale), l'article 38 de la Convention de Montréal rassemble l'ensemble des transports intermodaux mais n'est applicable qu'aux parties de l'acheminement effectuées par voie aérienne (en dehors des exceptions pour le fret prévues à l'article 18, § 4 de la Convention). Le commentaire de Reuschle donne également des indications complémentaires utiles à ce sujet. À l'inverse de la Convention, les CIV et CIM soumettent l'intégralité des transports multimodaux pris en compte au droit international des transports ferroviaires, du départ à l'arrivée.

La lecture d'un commentaire à la Convention de Montréal rappelle également aux juristes spécialisés dans le domaine des transports que le droit des transports aériens de la Convention de Montréal constitue la seule législation qui prévoit pour les transports aériens internationaux une limitation de la responsabilité non négociable à 19 DTS/kg applicable également en cas de faute grave du transporteur ou de ses préposés ou mandataires (art. 22, § 3 lu en combinaison avec l'article 5 de la Convention).

Dans l'ensemble, l'œuvre de F. Reuschle donne aux juristes ferroviaires quantité d'informations sur la situation juridique d'un transporteur concurrent mais aussi à plusieurs égards associé des chemins de fer et incite aux travaux récurrents d'amendement du droit des transports internationaux ferroviaires. Ce livre est par conséquent particulièrement recommandé aux juristes ferroviaires voulant élargir leur horizon au-delà de « leur » mode de transport et acquérir des connaissances dans des domaines juridiques connexes.

(ISBN 978-3-11-025913-1, uniquement en allemand, éd. De Gruyter, Commentaire, 2^{ème} éd. 2011, XXII + 823 pages)

Rainer Freise ■