



OTIF

Bulletin
des transports
internationaux ferroviaires

**Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires**



Publication trimestrielle
de l'OTIF

120^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 Burkholz
Media@otif.org
Mobile: +41 799 44 17 45

Communiqués officiels

Liste des Lignes 1999	1
Listes des lignes ferroviaires CIV et CIM	1
Chapitre : « Géorgie »	1
Communications officielles COTIF	1
Adhésion à la COTIF	1
Géorgie	1

Communiqués non officiels

Autres Communications	2
Le Conseil de coopération pour les États arabes du Golfe	2
9 ^e réunion de la commission des finances et de la technique les 27/28.03.2012 à Abu Dhabi	2
Péninsule arabe : Axe Nord-Sud du CCG	2
Une artère ferroviaire apportant croissance et prospérité	2

Jurisprudence

Cour de Cassation de Belgique	5
Arrêt du 27.05.2011	5
Valeur de la marchandise perdue	5

Indications:

Andresen, Bernd / Valder, Hubert: <i>« Droit relatif au Spediteur allemand, au transport des marchandises et à l'entreposage »</i>	4
---	---

Publications & liens intéressants

Monique Gaillard	6
-------------------------	---



Listes des lignes 1999

Liste des lignes ferroviaires CIV (Edition du 1^{er} juillet 2006)

Chapitre « Géorgie »

La Géorgie a adhéré à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), par dépôt de son instrument d'adhésion, le 21 juillet 2011. Etant donné que l'instrument d'adhésion contient une réserve concernant le champ d'application conformément à l'article 1^{er}, § 6 CIV, un nouveau chapitre Géorgie est introduit dans la liste des lignes ferroviaires CIV conformément à l'article 24, § 2 COTIF. La COTIF, ainsi que les Règles uniformes CIV entrent en vigueur pour la Géorgie le 1^{er} mai 2012 (cf. COTIF 1999, article 24, § 2).

La lettre circulaire du Secrétaire général no 5 du 28 février 2012 peut être consultée sous l'adresse suivante :
www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroelt/06_liste_CIV/A_60-03_502_2012_28_02_2012_tde.pdf

Liste des lignes ferroviaires CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Chapitre « Géorgie »

Etant donné que l'instrument d'adhésion contient également une réserve concernant le champ d'application conformément à l'article 1^{er}, § 6 CIM, un nouveau chapitre Géorgie est introduit dans la liste des lignes ferroviaires CIM conformément à l'article 24, § 2 COTIF. La COTIF, ainsi que les Règles uniformes CIM entrent en vigueur pour la Géorgie le 1^{er} mai 2012 (cf. COTIF 1999, article 24, § 2).

La lettre circulaire du Secrétaire général no 8 du 28 février 2012 peut être consultée sous l'adresse suivante :
www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroelt/07_liste_CIM/A_70-03_501_2012_28_02_2012_tde.pdf

Samuel Flückiger ■

Communications officielles COTIF

Adhésion à la COTIF

Géorgie

Le 24 octobre 2011, le gouvernement de la Géorgie avait adressé une demande d'adhésion à la COTIF. En sa qualité de dépositaire de la Convention, le Secrétaire général avait informé les États membres de l'OTIF de cette demande d'adhésion (cf. Bulletin 4/2011). Le délai au cours duquel les États membres pouvaient formuler des oppositions conformément à l'article 37, § 3 de la COTIF a expiré le 2 février 2012 sans qu'une opposition ait été formulée.

Cette demande d'adhésion, qui contient des réserves conformément à l'article 28, § 3 (Arbitrage) et à l'article 42, § 1, 1^{ère} phrase de la COTIF concernant les Appendices D, E, F et G ainsi que des réserves concernant le champ d'application conformément à l'article premier, § 6 des CIV et CIM, est par conséquent admise de plein droit.

L'adhésion a pris effet, conformément à l'article 37, § 3 de la COTIF, le 1^{er} mai 2012. Ce jour-là, la COTIF et ses appendices A (CIV), B (CIM) et C (RID) sont entrés en vigueur pour la Géorgie. La Géorgie est le 48^e État membre de l'OTIF.

Un aperçu de l'état des signatures, ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius avec son annexe, la COTIF 1999, et des adhésions au dit Protocole ou à la COTIF, y compris les réserves formulées et déclarations faites par les États membres ainsi que les textes des réserves et déclarations, est disponible à l'adresse suivante :

www.otif.org/fr/publications.html

Eva Hammerschmiedová ■



Péninsule arabe

Axe Nord-Sud du CCG *Une artère ferroviaire apportant croissance et prospérité*

Motivation. L'explosion du fret ferroviaire dans les États membres du Conseil de coopération pour les États arabes du Golfe (CCG) n'est pas principalement due à une prise de conscience d'enjeux environnementaux. La construction effrénée d'infrastructures ferroviaires est plutôt motivée par des raisons géostratégiques et commerciales.

Le réseau ferroviaire de plus de 2 200 km de long prévue pour relier l'Oman, les Émirats arabes unis, le Qatar, le Bahreïn, le Koweït et l'Arabie saoudite opère en particulier un pontage décisif et sûr pour le détroit d'Ormuz, le goulet d'étranglement le plus important au monde pour le trafic du gaz et du pétrole, l'Océan Indien et la mer Rouge.

Au vu des diverses tensions et du développement de facteurs de risque politiques faisant entrave au commerce dans le Golfe d'Oman, sur la mer Arabique et dans le Golfe d'Aden, les projets de construction pour le développement d'un fret ferroviaire fiable s'imposent déjà depuis longtemps dans cette région semble-t-il, qui dépend comme peu d'autres du commerce des matières premières mais qui veut se libérer de cette dépendance quasi-complète aux exportations de matières premières et coordonner ses actions dans une sorte d'organisation régionale d'intégration économique.

La construction de liaisons pour le fret ferroviaire vers l'Europe et l'Asie et leur fiabilité joueront toutefois un rôle décisif dans la réussite de ce « projet pour l'indépendance » vis-à-vis des tensions avec des états avoisinants ainsi que du problème de la piraterie au large de la corne de l'Afrique.

Ces liaisons ne peuvent contourner les États membres de l'OTIF comme la Jordanie, la Turquie et surtout la Syrie. Rien qu'en raison de leurs propres intérêts commerciaux, les États membres du Conseil de coopération pour les États arabes du Golfe ne peuvent ignorer les agitations internationales, ni le positionnement politique imposé par la communauté internationale sur le cas de la Syrie. À bien des égards, il est dans l'intérêt du CCG que la situation politique et sociale au Proche-Orient et en direction de l'Asie non seulement se stabilise, mais aussi se détende durablement.

Autres Communications

Le Conseil de coopération pour les États arabes du Golfe

9^e réunion de la commission des finances et de la technique
les 27/28.03.2012 à Abu Dhabi

Avec l'adhésion du royaume hachémite de Jordanie à l'OTIF en 2010, de nouvelles perspectives géographiques se sont ouvertes pour l'organisation en direction du royaume d'Arabie saoudite au sud de ce pays et des autres États de la péninsule arabe, les autres pays limitrophes de la Jordanie (Irak, Syrie) étant déjà membres de l'OTIF. L'établissement et l'intensification de contacts en conséquence, l'observation des activités d'autres organisations internationales du secteur ferroviaire et l'exploitation ciblée de sources d'information publiques ont très tôt révélé que les États de la péninsule arabe avaient déjà pris, au plus haut niveau politique, des décisions de principe pour la création d'un réseau ferré les reliant et alloué les fonds nécessaires. Ces États (Arabie saoudite, Bahreïn, Qatar, Koweït, Émirats arabes unis et Oman) forment le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG), sis à Riyad.

Afin d'affiner et d'approfondir les connaissances de l'OTIF sur ces évolutions d'une part et de faire connaître l'Organisation auprès des acteurs du secteur ferroviaire de la péninsule arabe d'autre part, le Secrétaire général a participé à deux conférences internationales en mai 2010 (Middle east Rail) et en octobre 2011 (Transports et chemins de fer), (cf. Bulletin 2/2010, p. 52 et 4/2011). Les interventions qu'il y a faites et la correspondance qui s'est ensuite établie entre l'OTIF et le CCG ont débouché sur une invitation du Secrétaire général à participer à la 9^e réunion de la commission des finances et de la technique du CCG, qui a eu lieu les 27 et 28 mars 2012 à Abu Dhabi. Ce fut la première participation d'un représentant de l'OTIF à une session d'un organe du CCG.

Cette session de la commission était consacrée à la révision de documents de base pour la création du réseau ferré du CCG. Il s'agit de lignes directrices pour la création du réseau ferré du CCG, qui doivent, sur plus de 100 pages, fermement fixer les paramètres essentiels pour l'infrastructure principalement et en partie aussi pour l'exploitation du futur réseau, pour tous les États participants. Ce réseau sera long de 2 200 km, reliera entre eux les États membres du CCG, connectera au



Si l'objectif devait être d'acheminer par le rail à l'international de très grandes quantités de matières premières, d'excellentes relations avec tous les États de transit et de destination seraient indispensables. L'organisation logistique d'une chaîne de livraison fiable est ici bien plus exigeante et compliquée qu'elle ne l'est pour les transports maritimes. Rien que les durées de stationnement interminables pour les trains aux « frontières de transit » et l'organisation du retour sans incident des wagons et des conteneurs d'acheminement peuvent représenter des obstacles insurmontables à l'origine de pertes.

Reste encore à voir s'il est effectivement possible de venir à bout des quantités phénoménales attendues. Cela signifie que le « pont terrestre » sur la péninsule arabique reliant Djeddà à Riyad, Jubail et Dammam et qui sera connecté à la frontière de la Jordanie par la ligne Nord-Sud, devrait gagner en importance. Le rôle que pourrait endosser le port de Djeddà dans le lacis de la région du Golfe, du moins pour les transports en direction de la Méditerranée via le canal de Suez, devra donc potentiellement être réévalué.

Si les participations étrangères semblent se concentrer sur les services d'ingénierie et de planification, plutôt que sur les défis logistiques et d'exploitation, cela ne tient pas uniquement à leur propre poids économique mais aussi probablement à ces facteurs difficilement calculables extérieurs du CCG.

Extrait de:
OTIF NewsFlash no. 1 @ mai 2012

www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlin/te_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2012/OTIFFlash_01_2012_1.pdf

Katja Bürkholz ■

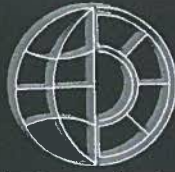
réseau les gisements importants de matières premières puis raccordera le tout au réseau ferré jordanien via la « liaison Nord-Sud ». De ces projets des États du CCG est naturellement née la conviction profonde du Secrétariat de l'OTIF que la COTIF propose un régime juridique complet et en évolution continue qui a fait ses preuves sur des décennies et permettra une exploitation fiable d'un tel réseau, dans des conditions-cadres juridiques stables.

Les nombreuses contributions du Secrétariat de l'OTIF et les interventions et présentations du Secrétaire général visaient par conséquent à faire connaître l'OTIF comme organisation gouvernementale internationale et la COTIF comme régime juridique unique au monde et à satisfaire l'important besoin d'information du CCG et de ses États membres.

Pendant la réunion de la Commission du CCG à Abu Dhabi, le Secrétaire général a vu avec quel haut degré de compétence et avec quelle détermination les États membres du CCG travaillent à la mise en place réussie des conditions d'organisation et de planification pour l'exploitation du réseau, dont des parties importantes sont déjà en construction. La méthode de travail est similaire à celle des organes de l'OTIF, est rigoureusement appliquée et se concentre souvent sur l'essentiel.

Pour comprendre ces évolutions dans la péninsule arabique, il faut connaître l'importance sociale, économique et géopolitique du projet pour la région. Les importations et exportations des États membres du Conseil de coopération du Golfe dépendent en majorité des liaisons maritimes avec leurs partenaires commerciaux étrangers. Le libre accès au détroit d'Ormuz joue alors un rôle prépondérant. Toutefois, d'autres menaces à la liberté et d'autres possibilités de développement du trafic maritime comportent des risques (p. ex. avec la piraterie dans le golfe d'Aden et l'océan Indien). En ce sens, la construction et l'exploitation d'une liaison ferroviaire vers l'Europe et l'Asie via la Jordanie revêt une importance capitale. La priorité donnée au projet par les États impliqués est encore soulignée par le fait que les investissements financiers nécessaires à hauteur de 120 milliards de dollars ont déjà été approuvés par les chefs d'État et de gouvernement des États concernés.

Les discussions du Secrétaire général avec les États membres de la Commission du CCG ont déjà conduit début mai à une requête officielle du Secrétaire général du Conseil de coopération du Golfe adressée à l'OTIF pour l'obtention de données



Indications

Andresen, Bernd / Valder, Hubert:
*Droit relatif au Spediteur allemand,
au transport des marchandises et à
l'entreposage*

(manuel du droit des transports avec commentaires)

Cet ouvrage à feuillets mobiles paru en 2000 et mis à jour en permanence contient des textes de différentes dispositions relevant du droit relatif au Spediteur allemand, au transport des marchandises par différents modes de transport et à l'entreposage. Le droit des transports ferroviaires contenu dans les Règles uniformes CIM n'apparaît dans un premier temps que dans la partie texte mais, dans les commentaires, et en particulier ceux relatifs à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), les juristes spécialistes du droit ferroviaire trouvent de nombreux parallèles utiles avec la CIM et sa jurisprudence.

La livraison 2/11 comporte des commentaires révisés des articles 4 à 16 et 34 à 40 de la CMR. Les articles 17 à 33 ne font pas encore l'objet de commentaires. La jurisprudence concernant entre autres les sujets suivants est prise en compte : force probatoire de la lettre de voiture (preuve du contraire, comme dans les cas où l'expéditeur indique dans la lettre de voiture n'est pas partie au contrat de transport), vérification de l'état apparent de la marchandise et de son emballage, obligations de l'expéditeur concernant les documents « nécessaires », disposition de la marchandise (ordre de l'expéditeur en cas d'absence de lettre de voiture) et sous-affrètement.

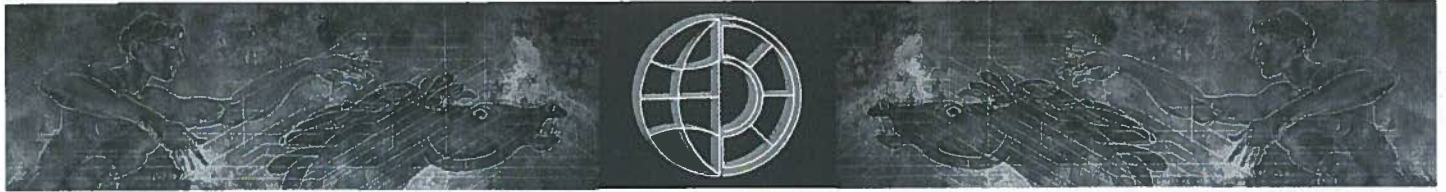
La bibliographie a également été révisée et complétée. En ce qui concerne le droit ferroviaire, il est satisfaisant de constater que le règlement de la CIM comporte une solution quant à l'obligation de payer du destinataire lors de la livraison (art. 13 CMR) pour le secteur ferroviaire, qui permet de régler un problème existant dans le champ d'application de la CMR. A l'inverse de la CMR, qui parle du « montant des créances résultant de la lettre de voiture », l'article 17, § 1 de la CIM indique « contre [...] paiement des créances résultant du contrat de transport ». En conséquence, diverses opinions sont exprimées dans les commentaires à la CMR sur les dispositions qui s'appliquent lorsqu'aucune lettre de voiture n'a été émise, lorsque la lettre de voiture n'est pas valable ou ne prévoit pas de créances au sens de l'article 13, § 2 de la CMR. Dans le secteur ferroviaire également, la lettre de voiture est un document probatoire vis-à-vis des exigences résultant du contrat de transport mais ne constitue toutefois pas le seul document probatoire admissible (cf. à ce sujet

spécifiques concernant l'organisation, la COTIF, les formes possibles de coopération et enfin l'adhésion des États membres du CCG à l'OTIF. À la date de parution de la présente édition du bulletin, le Secrétariat de l'OTIF a déjà répondu à ce courrier.

Après l'augmentation du nombre d'États membres ces dernières années, cette évolution laisse entrevoir pour l'OTIF une collaboration étroite avec le Conseil de coopération du Golfe et l'adhésion d'États de cette région. Conformément à ces tâches et objectifs, l'OTIF contribue ainsi au développement économique des États de la péninsule arabique et renforce sa position d'organisation gouvernementale internationale de premier plan pour les transports ferroviaires dans un espace géographique toujours plus étendu.

Stefan Schimming ■





Le Rapport explicatif sur
[http://publications.conventions/rapport-explificatif.html](#), p. 128).

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

Le guide d'Andriessen et Valder apporte des réponses à différentes questions se posant dans la pratique. Il aide les utilisateurs à mieux comprendre les relations juridiques et s'avère donc particulièrement utile pour tous ceux confrontés dans leur vie professionnelle aux questions de droit relatif au Spediteur, au transport des marchandises et à l'entreposage.

(ouvrage uniquement disponible en langue allemande, ISBN 978-3-503-05904-1, éd. Erich Schmidt, Berlin, livraison 2/11; état: novembre 2011)

Eva Hammerschmiedová ■

Publications & liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3407/2012, p. 228-230 - Commissionnaires étrangers. Le « Spediteur » (F. Farhana)

Idem, n° 3410/2012, p. 271/272 - Faute « grave » du transporteur. Effets sur la prescription (M. Tilche)

Idem, n° 3416/2012, p. 370/371 - Transporteurs successifs. Droits et recours (M. Tilche), p. 378 CMR - Prescription de recours

Idem, n° 3417/2012, p. 387/388 - Nombre de colis. Garantie de transporteur ? (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / internationale Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) www.cit-rail.org, édition/Ausgabe/edition 2/2012

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 2/2012, p. 129-152 - Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach (B. Marten)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2012, S. 85-91 - Probleme bei der Ablieferung des Frachtguts (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 4/2012, S. 134-147 - The New Spanish Law on the Contract for the Carriage of Goods by Land: it is never too late for doing things properly (M. Alba)

Eva Hammerschmiedová ■

Jurisprudence

Cour de Cassation de Belgique

Arrêt du 27.05.2011

(no C.09.0618.N-C.09.0620.N/1)

(Source : Droit européen des transports no 1-2012, p. 83-86)

Valeur de la marchandise perdue

Ténor

Lorsque des marchandises sont transportées sous le régime de la suspension des taxes de consommation, les redevances fiscales, telles les droits à l'importation, la taxe sur la valeur ajoutée et les accises, ne font pas encore partie, à l'époque de la prise en charge par le transporteur, du prix du marché de ces marchandises. Les redevances fiscales qui sont, ainsi, dues à l'occasion de la perte des marchandises ne constituent, dès lors, pas des éléments faisant partie de la valeur des marchandises perdues au sens de l'article 23, alinéas 1er et 2, de la CMR.

Remarques

Une disposition comparable à l'article 23, alinéas 1er et 2 de la CMR se trouve à l'article 30, § 1, de la CIM. Il y a lieu d'établir une comparaison avec la jurisprudence allemande relative à la CIM 1980 (Tribunal régional supérieur de Berlin, arrêt du 11.8.2000) publiée dans le Bulletin 1/2001 (p. 31 à 41) :

« En cas de vol de cigarettes pendant le transport, l'indemnité au sens de l'article 40, § 1 CIM (1980) comprend seulement la valeur de la marchandise, mais non pas la taxe sur le tabac. La taxe sur le tabac n'est pas non plus comprise dans l'obligation de restituer les frais au sens de l'article 40, § 3 CIM. »

Les avis juridiques des deux tribunaux concordent donc sur la valeur de la marchandise sur laquelle doit se baser l'indemnité. En revanche, il existe différents avis dans différents États membres de la COTIF quant à la question de savoir si la taxe sur le tabac et les taxes de consommation en général sont remboursables au titre des « autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue » (art. 30, § 4 CIM). Voir à ce sujet les remarques sur le site Internet :

www.otif.org/fr/droit/jurisprudence.html

cf. Indemnité en cas de perte de la marchandise - question des droits d'accises

Eva Hammerschmiedová ■



Monique Gaillard

*C'est avec grand désarroi
et peine profonde
que nous étions contraints
de laisser partir notre chère collègue*

*Mme Monique Gaillard,
affronter à elle, toute seule,
son cheminement ultime.*

*Le calendrier sur son bureau
est resté figé
au 15 décembre 2011.
Elle ne reviendra plus.*

*Jusqu'à hier, 2 juillet 2012, elle s'est battue.
Les souffrances sont terminées.*

*Des décennies durant elle œuvrait
pour une grande part dans les coulisses,
pour que vous, chers lecteurs,
puissiez recevoir le Bulletin des transports
internationaux ferroviaires.*

*L'OTIF lui réservera un souvenir
chaleureusement reconnaissant.*

*Avec une infinie tristesse, votre Secrétariat de l'OTIF
Berne, 3 juillet 2012*