



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Hongrie et Slovaquie, p. 29

Adhésion au Protocole 1999

Iran, p. 29

Application du Protocole 1999 par la Lettonie ainsi que par la Serbie et Monténégro, p. 30

Liste des lignes CIM, p. 30

Organes de l'OTIF

Comité administratif

101^{ème} session – Athènes, 3/4.6.2004 – p. 30

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

Marchandises dangereuses

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID

Bonn, 22/23.4.2004, p. 31

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

Genève, 3-7.5.2004, p. 31

Autres activités

OTIF - UNIDROIT

Colloque – Varsovie, 15/16.4.2004 – p. 32

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission des Nations Unies pour le droit

commercial international (CNUDCI)

13^{ème} session du Groupe de travail III (Droit de transport) – New York, 3-14.5.2004 – p. 33

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

88^{ème} session du Conseil des Ministres – Ljubljana (Slovénie), 26/27.5.2004 – p. 34

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXXII^{ème} session de la Conférence des Ministres – Chisinau, 1-4.6.2004 – p. 35

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2004 – Berne, 13.5.2004 – p. 36

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris – Arrêt du 3.7.2002 – Moment de la livraison de la marchandise (droit national) – p. 37

Informations diverses

« Voyages aux Balkans »

Visites du Directeur général en Serbie et Monténégro/Belgrade, Bulgarie/Sofia, Roumanie/Bucarest et Croatie/Zagreb – 10-14.5.2004 et 25/26.5.2004 – p. 41

Association internationale du congrès des chemins de fer (AICCF)

Ljubljana (Slovénie), 27/28.5.2004, p. 42

Bibliographie

Kunz Wolfgang (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 15^{ème} livraison complémentaire, état 30.1.2004, p. 44

Dr Karl-Heinz Thume/Harald de la Motte, éditeurs, Transportversicherungsrecht (Droit des assurances contre les risques de transport), p. 45

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 46

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :

Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'Office central
des transports internationaux ferroviaires à Berne

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par l'Office central 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.

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Hongrie et Slovaquie

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), la Hongrie et la Slovaquie ont déposé, le 15 avril 2004, respectivement le 11 juin 2004, leur instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). La Slovaquie est le 19^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

¹ Conformément à l'article 2, § 1 du Protocole 1999, l'OTIF assume en tant que Dépositaire provisoire, depuis le 3 juin 1999 et jusqu'à l'entrée en vigueur de ce Protocole, les fonctions du Gouvernement dépositaire, telles qu'elles sont prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980.

Adhésion au Protocole 1999

Iran

En application de l'article 3, § 3 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999), l'Iran, qui n'avait pas signé ce Protocole au cours du délai prévu, a adhéré à ce Protocole en déposant un instrument d'adhésion. Cet instrument d'adhésion a été déposé auprès du Dépositaire provisoire le 15 juin 2004. L'Iran est le 20^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999 ou à y avoir adhéré. Il manque, par conséquent, encore sept ratifications pour que le Protocole 1999 puisse entrer en vigueur.

Avec l'entrée en vigueur du Protocole 1999, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est, conformément à l'article 20, § 3 de la COTIF 1980, suspendue pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius. Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par la 5^{ème} Assemblée générale à Vilnius.

La suspension de l'application des Règles uniformes CIM a, selon l'avis du Secrétariat de l'OTIF, également

pour conséquence la suspension de l'application des Annexes aux Règles uniformes CIM, notamment du RID et du RIP.

Application du Protocole 1999 par la Lettonie ainsi que par la Serbie et Monténégro

Les Etats ayant déposé une demande d'adhésion à la COTIF après l'ouverture à la signature du Protocole 1999 mais avant son entrée en vigueur, c'est-à-dire la Lettonie ainsi que la Serbie et Monténégro (anciennement République fédérale de Yougoslavie), dont l'adhésion a pris effet le 1er septembre 2000 (v. Bulletin 5/2000, p. 337/338), respectivement le 1er août 2001 (v. Bulletin 3/2001, p. 45), ont ainsi également adhéré à la Convention dans la version du Protocole 1999 (art. 3, § 4 du Protocole 1999). La Lettonie a confirmé cette adhésion au Protocole 1999 au moyen d'un instrument déposé le 2 avril 2004 et a déclaré, conformément à l'article 2, § 1 CIV, qu'elle n'appliquerait aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle en Lettonie.

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 71 du 20 avril 2004

Chapitre « Pologne »

La ligne ferroviaire gérée par la société « PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o. » (PKP Broad-Gauge Metallurgical Line Ltd., rue Szczepieszka 11, 22-400 Zamość) [grand écartement (1520)] Most na rzece Bug – Sławków Południowy (399 km) est soumise à la COTIF/CIM [Point frontière Pologne – Ukraine].

Voir COTIF art. 10, §§ 1-3.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

101^{ème} session

Athènes, 3/4 juin 2004

Sur invitation de la Grèce, la 101^{ème} session du Comité administratif s'est tenue à Athènes, les 3 et 4 juin 2004, sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France).

Le Comité administratif a approuvé le Rapport de gestion 2003 et le Rapport de gestion financière 2003, qui s'est soldé par un excédent des produits de Frs. 174'810.91. Il a fixé le taux kilométrique qui constitue la base pour le calcul des contributions définitives 2003 à Frs. 6.50. Il a, également, pris note de la situation financière générale de l'OTIF et de la situation actuelle des placements.

Le Comité administratif a, par ailleurs, eu un débat d'orientation sur l'élection du futur Directeur général ainsi que sur la manière de procéder à l'élection. L'élection aura lieu lors d'une session extraordinaire qui se tiendra à Berne, le 1^{er} juillet 2004 (v. Bulletin 4/2003, p. 68-70).

Le Comité administratif a, enfin, évoqué des questions liées à la préparation de la 7^{ème} Assemblée générale telles que la composition du Comité administratif pour la prochaine période et le financement des dépenses de l'OTIF conformément au Protocole 1999.

La 102^{ème} session du Comité administratif se tiendra, les 4 et 5 novembre 2004, à Berne.

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID

Bonn, 22/23 avril 2004

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID

Bonn, 22/23 avril 2004

13 Gouvernements et 7 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, dont la Commission européenne, ont participé à ces premiers travaux.

Ce groupe de travail avait été mandaté par la 40^{ème} session de la Commission l'experts du RID (v. Bulletin 4/2003, p. 75), dans le cadre de l'harmonisation du chapitre 1.9 du RID sur l'ADR en ce qui concerne les restrictions de transport par les autorités compétentes.

L'objectif de ce groupe de travail est d'élaborer une norme pour les analyses de risques, afin d'une part de justifier les restrictions de transport, et d'autre part, de pouvoir continuer de planifier et exécuter les transports. En outre, il s'agissait d'étendre ces dispositions aux autres modes de transport et plus particulièrement aux transports routiers.

Les différentes procédures existantes d'analyses de risques (France, Pays-Bas, Suisse et Royaume-Uni) ont été présentées. Ces procédures seront examinées par un groupe d'experts restreint. Dans ce contexte il a été constaté que ces procédures diffèrent les unes des autres et étaient basées sur des hypothèses et des critères de risques également différents.

Dans le cadre du concept de travail l'on a défini l'objectif du projet, à savoir de parvenir à une transparence des méthodes permettant de prouver la nécessité de prendre des mesures et à fixer certaines exigences. L'on a en outre relevé que cet objectif ne devrait pas entraver la promotion du libre transport, ni restreindre la souveraineté des Etats pour les restrictions nationales pour des questions de sûreté.

La proposition de l'UIC de présenter une nouvelle casuistique (causalité des accidents) a été accueillie favorablement.

La prochaine réunion aura lieu à Bonn les 21 et 22 octobre 2004. Les travaux devraient être achevés en 2005, afin qu'une référence à cette norme pour les analyses de risques puisse apparaître dans le RID au 1.1.2007.

L'on conviendra dans l'intervalle de prévoir un financement de ce projet auquel pourraient participer la Commission européenne (50 %) et des organisations internationales non gouvernementales.

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

Genève, 3-7 mai 2004

27 Etats membres de l'ADR, 15 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé aux travaux de cette 76^{ème} session présidée par M. Franco (Portugal).

CRTD

Le groupe de travail a été informé qu'au sein du Comité des transports intérieurs les travaux sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) ont à nouveau été gelés et que les gouvernements avaient été priés d'examiner attentivement le nouveau texte révisé préparé par le Groupe de travail spécial et de se consulter directement entre eux.

Analyses de risques standardisées

La décision de la Commission d'experts du RID de convoquer un groupe de travail sur les analyses de risques standardisées dans le contexte du chapitre 1.9 (Restrictions de transport par les autorités compétentes) et qui concerne également l'ADR, a été contestée, car la Réunion commune RID/ADR/ADN n'a pas été consultée préalablement.

Transports de livraison/vente

Le Groupe de travail a relevé que les pratiques décrites par la représentante de l'Espagne relevaient autrefois essentiellement d'opérations de transport domestique, mais que depuis la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne, de telles opérations sont possibles en transport international et deviennent de plus en plus fréquentes dans les zones frontalières des pays de l'Union européenne.

Rappelant en outre que les vingt-cinq pays de l'Union européenne doivent appliquer les annexes de l'ADR au

trafic domestique selon la directive 94/55/CE, le Groupe de travail a estimé qu'il conviendrait à l'avenir de tenir compte dans l'ADR de ce genre de situations qui jusqu'à présent semblaient particulières au trafic domestique et justifiaient des dérogations locales. L'on a relevé que dans certains pays l'on interprétait le terme « local » comme l'ensemble du territoire national et qu'ainsi l'ADR n'était applicable qu'en trafic intracommunautaire pour ce type de transport.

Suite à un échange de vues sur sa proposition relative aux problèmes de distribution de produits comme le gazole ou le butane vendus au détail à des particuliers à la demande au cours de tournées de livraison, la représentante de l'Espagne a proposé de revoir sa proposition à la lumière des diverses pratiques qui font déjà l'objet de dérogations nationales au sein de l'Union européenne, et a invité les représentants des nouveaux pays membres de l'Union européenne qui n'ont pas encore enregistré de telles dérogations auprès de la Commission européenne, ainsi que ceux des autres pays parties contractantes à l'ADR et non membres de l'Union européenne, à lui faire parvenir avant le 30 juin 2004 leurs dispositions nationales concernant les questions liées à sa proposition.

Sûreté

Le groupe de travail a décidé de traiter des questions de terminologie et d'interprétation des dispositions du nouveau chapitre 1.10 sur la sûreté au cours d'une réunion informelle qui sera organisée par le Royaume-Uni du 6 au 8 septembre 2004.

Sécurité dans les tunnels

Le groupe de travail spécial mandaté pour mettre au point ces nouvelles dispositions (v. Bulletin 1/2004, p. 8-9) a achevé ses travaux. Les textes retenus seront soumis pour approbation à la prochaine session.

Autres activités

OTIF – UNIDROIT

Colloque

Varsovie, 15/16 avril 2004

Le colloque qui portait le titre "The preliminary draft Rail protocol to the Cape Town Convention on

international interests in mobile equipment: an opportunity for Government and Industry to compare notes in the run-up to the diplomatic conference" s'est tenu au siège de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Le Gouvernement de la Pologne était représenté par le Ministère de l'Infrastructure. La Présidence était assurée le premier jour par M. Kristof Kulesza (Ministère de l'Infrastructure, Pologne), la deuxième demi-journée par M. Herbert Kronke (UNIDROIT) et lors de la conférence de table ronde par M. Gerfried Mutz (OTIF).

Après les paroles d'ouverture du suppléant du Président de l'OSJD, du Secrétaire général de l'UNIDROIT et du suppléant du Directeur général de l'OTIF, le Secrétaire général de l'UNIDROIT, M. Herbert Kronke, a fourni, dans la partie introductrice du colloque, un aperçu des objectifs et des principaux traits de la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le Vice-président de la „Kreditanstalt für Wiederaufbau“, M. Michael Jung, a ensuite expliqué les principes du „asset-based financing“ du point de vue des bailleurs de fonds ou de crédit-bail.

L'intérêt pratique au futur Protocole ferroviaire a, par la suite, été présenté par Mme Marie-José Riverain du point de vue des constructeurs de matériel roulant et par M. Mark Stevenson, Directeur financier de „Ahaus Alstätter Eisenbahn“, du point de vue des exploitants et des instituts financiers.

La deuxième demi-journée était consacrée à d'importants sujets particuliers ayant trait au projet de Protocole ferroviaire :

- Définition et identification du matériel roulant ferroviaire, sujet traité par M. Henrik Kjellin du Ministère suédois de la Justice, Co-président de la Rail Registry Task Force.
- Dispositions particulières concernant la protection juridique provisoire, sujet traité par M. Howard Rosen, Président du Groupe de travail ferroviaire.
- Compatibilité du financement privé avec les règles d'insolvabilité de l'UE, sujet présenté par M. Jérôme Carriat de la Direction générale Justice et Intérieur de la Commission européenne.
- Exceptions en faveur du service public, sujet présenté par M. Christoph Henrichs du Ministère allemand de la Justice.

- L'autorité de surveillance et le gestionnaire du registre ainsi que les questions connexes ont été présentés par M. Mutz (v. ci-dessus) et
- Intégration de registres existants, sujet traité de nouveau par M. Kjellin (v. ci-dessus).

Les conférences ont été suivies d'une discussion animée.

Le vendredi était consacré à une conférence de table ronde concernant l'application du Protocole ferroviaire en Europe centrale et de l'Est. Cette discussion a été introduite par une conférence de M. Stanislaw Zoltinsky, membre du Governing Council de l'UNIDROIT, et qui, en tant que professeur et avocat, a suivi de près l'introduction et l'application de la loi polonaise sur les garanties enregistrées.

Le colloque s'est tenu exclusivement en anglais, avec toutefois une interprétation simultanée en langues russe et polonaise pour les participants maîtrisant moins bien la langue anglaise. Au total – hormis les conférenciers – ont participé environ 30 personnes de 12 Etats (Bulgarie, Croatie, République tchèque, Allemagne, Hongrie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, Serbie et Monténégro, République slovaque et Ukraine). En tant qu'institutions étaient par ailleurs représentées la Banque européenne d'investissements et la Communauté européenne du rail.

Grâce à l'excellente organisation, pour laquelle le Secrétariat de l'UNIDROIT, le Ministère polonais de l'Infrastructure et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sont sincèrement remerciés dans ce Bulletin, ainsi qu'au grand intérêt des nombreux participants, ce colloque a été un succès qui aura, il faut l'espérer, pour conséquence d'exercer la pression politique nécessaire pour parvenir à un développement et un achèvement rapide des travaux portant sur le Protocole ferroviaire.

(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

13^{ème} session

du Groupe de travail III (Droit de transport)

New York, 3-14 mai 2004

La 13^{ème} session du Groupe de travail III a poursuivi ses délibérations sur la base du projet de Convention révisé établi pour le Secrétariat (documents CNUDCI, A/CN.9/WG.III/WP.32 et A/CN.9/WG.III/WP.36). Le Secrétariat de l'OTIF était représenté par un observateur lors de la première semaine de la session.

Au cours de cette semaine de session, le Groupe de travail a traité le chapitre 5, responsabilité du transporteur, à savoir la responsabilité en cas de livraison retardée, le calcul du montant des dommages-intérêts et les obligations d'information en cas de perte, d'avarie ou livraison retardée. Une grande partie des discussions était vouée à la responsabilité solidaire et aux contre-prétentions en cas de participation de transporteurs substitués. Les dommages-intérêts cumulés ne doivent en aucun cas dépasser les montants maximaux de responsabilité en raison de la Convention prévue. La disposition correspondante devrait toutefois clarifier qu'elle ne s'applique pas aux transporteurs substitués qui ne sont pas des transporteurs maritimes.

Plusieurs délégations ont souligné la nécessité d'achever les travaux dans un délai utile. Différentes délégations ont proposé l'année 2005 ou 2006 comme objectif raisonnable, une décision concernant un délai précis n'a toutefois pas été prise. Le facteur temps doit rester conscient lors de toutes les délibérations futures et être contrôlé en permanence.

(Traduction)

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

88^{ème} session
du Conseil des Ministres

Ljubljana (Slovénie), 26/27 mai 2004

Le siège de la CEMT se trouve à Paris, connecté à celui de l'OCDE. La CEMT organise chaque année une session de son Conseil des Ministres dans l'Etat qui assume la Présidence. Le Comité des suppléants des Ministres des transports, en tant qu'organe préparatoire décisif, se réunit pour deux sessions ordinaires annuelles.

La CEMT compte actuellement 44 Etats membres auxquels s'ajoutent 7 Etats associés, dont les Etats-Unis d'Amérique, le Canada et le Japon. Le Maroc dispose d'un statut d'observateur. Comparé à l'OTIF, il peut être constaté qu'avec un nombre de membres pratiquement identique (si l'on y ajoute, dans le cas de l'OTIF, l'Estonie, dont l'adhésion est décidée), la CEMT comprend déjà de nombreux Etats issus de l'ancienne URSS, notamment la Russie, dont le rapprochement à l'OTIF ne fait actuellement que l'objet d'une discussion plus ou moins intensive. En revanche, l'OTIF inclut également l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient et s'étend jusqu'à l'Iran, où le domaine d'influence de la CEMT ne s'étend pas encore, mais qui, par contre, comprend avec l'Islande et Malte, deux Etats qui, en l'absence d'un chemin de fer, demeureront probablement en dehors de l'OTIF. Des parallélismes se présentent en ce qui concerne les Etats associés à la CEMT : une coopération institutionnalisée avec les Etats-Unis d'Amérique/le Canada ou le Japon constitue, à long terme, un sujet dans le cadre de la stratégie de l'OTIF orientée vers un positionnement représentatif dans le domaine ferroviaire à l'échelle mondiale et au niveau étatique. Cette brève comparaison confirme l'avis déjà souvent émis, que la CEMT et l'OTIF opèrent à peu près dans un espace similaire avec une stratégie d'expansion identique.

Dans ce sens, le Directeur général a déjà, à plusieurs reprises, adressé à la CEMT le vœu de percevoir l'OTIF conformément à son importance. La 88^{ème} session du Conseil des Ministres à Ljubljana a fourni l'occasion de réitérer ce vœu avec insistance et de requérir une invitation officielle du Directeur général. Le Secrétaire de la CEMT a toutefois répondu que les conditions formelles n'étaient pas remplies pour donner suite à cette requête; le Conseil des Ministres devrait prendre une décision de principe à ce sujet, mais qu'il ne

disposerait jamais du temps nécessaire pour ce faire. Le Directeur général a décidé d'être présent sans invitation préalable, ce qui, sur place, a rendu nécessaire l'obtention de la légitimation nécessaire pour accéder aux locaux de la conférence où des mesures de sécurité strictes étaient appliquées. Cela n'a finalement pas posé de problème grâce au soutien des organisateurs slovènes et notamment également en raison du fait que le point de vue du Directeur général avait toujours rencontré un écho favorable auprès des représentants des Etats membres de la CEMT auxquels il s'était adressé. Afin de répondre à l'avenir aux exigences formelles, il convient de préparer maintenant la demande au Conseil des Ministres; l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius serait un moment approprié pour la soumettre.

Les objets de négociation de la 88^{ème} session du Conseil des Ministres de la CEMT avec les documents relatifs ont porté sur différents thèmes importants du point de vue de l'OTIF :

- Il s'est montré que les corridors paneuropéens, tels qu'ils ont été définis lors des conférences de Crète et d'Helsinki devraient certes constituer un but fiable axé sur le long terme pour les principaux axes de l'infrastructure de transport reliant l'Europe centrale et l'Europe de l'est. Ils sont toutefois, dans le cadre de leur réalisation, soumis à des besoins d'adaptation, d'extension et de priorités reliés entre autres aux financements effectivement mobilisables et aux difficultés générales des projets d'infrastructure transfrontaliers. Dans l'optique des relations ferroviaires, il pourrait y avoir un besoin accru de coordination avec les corridors de l'OSJD, le chemin de fer disposant, dans la pratique, par rapport à la route, souvent de moins bonnes cartes dans la concurrence pour obtenir des moyens d'investissement.
- En ce qui concerne les chances du chemin de fer de disposer, à l'avenir, dans un espace élargi, d'une infrastructure performante utilisable à des conditions concurrentielles, la fixation des redevances d'utilisation jouera un rôle déterminant, étant donné qu'elle est étroitement liée à la question du financement des infrastructures. L'on est aujourd'hui encore loin de l'harmonisation nécessaire qui devrait permettre des approches de financement flexibles, y compris des financements transversaux, indispensables.
- Avec le danger latent d'actes terroristes, le problème de la sécurité des différents modes de

transport, donc également du chemin de fer, a atteint une nouvelle dimension. Des mesures de protection supplémentaires importantes sont discutées, en partie également en relation avec des concepts intermodaux à orientation mondiale (p. ex. le transport de conteneurs). L'on est d'accord sur le fait que le risque ne peut pas être éliminé; il s'agit d'une gestion du risque efficace sans illusions, toutefois économiquement supportable.

- Le temps investi et les coûts au passage des frontières dans le cadre des transports internationaux constituent un sujet permanent car complexe, avec un poids variable des différents aspects en fonction des particularités de chaque point frontière. Une action concertée au niveau politique sera sans aucun doute utile, les problèmes des nouveaux Etats membres de l'UE, qui sont en général en même temps des Etats frontières et des Etats de transit, pouvant servir de référence pour les mesures à prendre. La conférence introductive du Ministre des transports hongrois en constitue la preuve.

Comme il a pu être supposé, la session des Ministres des transports de la CEMT s'est avérée être une plate-forme idéale pour des contacts dans l'intérêt du positionnement et de la stratégie orientée vers le futur de l'OTIF ainsi qu'en ce qui concerne différentes questions en suspens :

- L'occasion s'est offerte de discuter avec des représentants de (l'importante) délégation russe au sujet des récentes initiatives de l'OTIF concernant une adhésion sur mesure de la Russie selon le modèle de l'adhésion de l'Ukraine. L'intérêt existe; compte tenu des modifications fondamentales encore en cours au sein du Ministère russe des transports, il sera toutefois nécessaire d'attendre encore avant d'entamer des négociations concrètes.
- Il a également été possible de s'entretenir avec la responsable de la délégation lituanienne ainsi qu'avec le nouveau Ministre polonais des transports de l'état et des prochains pas nécessaires dans le cadre du projet « Corridor I+ ». Il a notamment été important de s'assurer du soutien de la Pologne au plus haut niveau.
- Les bonnes relations existant en partie depuis déjà de nombreuses années ont pu être renouvelées avec les représentants de la Slovaquie. Il s'est à nouveau avéré que la Slovaquie manifeste

un grand intérêt à l'OTIF tant au niveau étatique qu'au niveau ferroviaire.

(Traduction)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXXII^{ème} session
de la Conférence des Ministres

Chisinau, 1-4 juin 2004

Le Secrétariat de l'OTIF entretient un contact régulier avec l'OSJD et ses organes (v. Bulletins 1/2003, p. 6/7, 2/2003, p. 29, 1/2004, p. 13). Il était également représenté cette fois-ci par un observateur à la session de l'organe suprême de l'OSJD, la Conférence des Ministres, à l'occasion de sa session plénière.

L'ordre du jour comptait un large éventail d'affaires :

- affaires statutaires figurant tous les ans au programme (rapport de gestion, plan de travail, budget et autres questions financières),
- questions à caractère statutaire ou organisationnel soumises régulièrement, mais pas tous les ans à la Conférence des Ministres (détermination du siège de l'Organisation pour les 5 prochaines années et lieu des 10 prochaines sessions de la Conférence des Ministres) et
- résultats intermédiaires et poursuite des travaux concernant quelques-uns des thèmes importants pour le trafic international ferroviaire : augmentation de l'efficacité des corridors de transport de l'OSJD, mise à jour des règles concernant le transport des marchandises dangereuses (Annexe 2 au SMGS) et projet d'une convention de la CEE/ONU relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous couvert d'une lettre de voiture SMGS.

Des progrès ont été constatés en ce qui concerne le développement des corridors de transport dans le domaine de la modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant. Ce développement positif n'a entraîné une augmentation de la vitesse moyenne que sur une partie des corridors. Il en résulte une recommandation de la Conférence des Ministres de créer un comité directeur pour chaque corridor, comme cela est déjà le cas pour certains corridors. Afin de pouvoir entraîner

une augmentation de l'efficacité, ses membres devraient occuper un rang élevé dans les ministères et les entreprises de transport ferroviaires respectifs.

Dans le domaine de la mise à jour des règles concernant le transport des marchandises dangereuses, il a été possible de surmonter différentes divergences apparues à l'intérieur de la 2^{ème} Commission (p. ex. en ce qui concerne les délais pour le contrôle technique des wagons-citernes). Etant donné qu'une grande partie des travaux doit encore être réalisée pour adapter l'Annexe 2 au SMGS au développement du Règlement-type de l'ONU, de l'ADR et du RID, la Conférence des Ministres a défini des mesures pour accélérer les travaux.

En relation avec le projet d'une convention de la CEE/ONU relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous couvert d'une lettre de voiture SMGS, la Conférence des Ministres a invité les membres de l'OSJD à participer à la 67^{ème} session du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU qui se tiendra en février 2005 à Genève, et de contribuer à l'adoption de la convention. Elle a, par ailleurs, recommandé aux Etats parties du SMGS d'utiliser et de reconnaître la lettre de voiture SMGS en tant que document douanier en attendant l'adoption de cette convention.

La Conférence des Ministres a chargé le Comité et les organes de travail de l'OSJD de préparer une conférence internationale concernant la facilitation du passage des frontières. Selon le mandat de la Conférence des Ministres, cette conférence devra se tenir sous l'égide de la CEE/ONU, avec une participation des représentants des gouvernements, des ministères ferroviaires, des organes douaniers et frontaliers, des administrations ferroviaires, de l'OSJD, de l'UIC, de la Direction générale Transports et Energie de la Commission européenne et d'autres organisations et autorités intéressées. Conformément au rapport sur la 66^{ème} session du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU (Genève, 17-19.2.2004), une participation la plus large possible, y compris de l'OTIF, est prévue (doc. ECE/TRANS/156 du 17.3.2004, ch. 84; v. aussi Bulletin 1/2004, p. 10/11).

La coopération entre l'OSJD et l'OTIF a été prise en compte dans le cadre du traitement du « Rapport sur l'activité de l'OSJD en 2003 », et notamment lors de la discussion du plan de travail pour 2005 et les années suivantes.

(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2004

Berne, 13 mai 2004

L'OTIF observe avec un intérêt particulier les modifications organisationnelles du CIT, telles qu'elles se sont avérées nécessaires en raison de l'environnement en cours de mutation et de la réforme ferroviaire entreprise dans de nombreux Etats européens. De nouveaux statuts ont déjà été décidés lors de l'Assemblée générale 2003. Les quelques questions, toutefois importantes, demeurées en suspens (v. Bulletin 2/2003, p. 32), comme p. ex. le but élargi du CIT, ont maintenant été résolues. L'Assemblée générale 2004 a décidé les adaptations correspondantes des statuts.

La qualité de membre des gestionnaires d'infrastructure au sein du CIT a dû être revue. Conformément aux statuts adaptés, les gestionnaires d'infrastructure et leurs associations ne peuvent plus participer aux travaux du CIT qu'en qualité de membres associés. Le CIT représentera, à l'avenir, uniquement les intérêts des transporteurs, ce qui est, par ailleurs, aujourd'hui déjà majoritairement le cas. La représentation des intérêts des gestionnaires d'infrastructure est assurée par leurs propres associations (European Rail Infrastructure Managers EIM et RailNetEurope RNE). Par conséquent, les Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure devraient être négociées entre le CIT, d'une part, et ces associations, d'autre part.

Le thème « droit UE », notamment le troisième paquet ferroviaire, adopté par la Commission européenne le 3 mars 2004, a constitué un point particulier de l'ordre du jour. Il s'agit notamment des propositions de la Commission concernant le droit de transport ferroviaire, à savoir la proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (doc. COM (2004) 143 final) et la proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire (doc. COM (2004) 144 final)¹.

L'Assemblée disposait du résultat d'une analyse approfondie de ces propositions réalisée par des juristes

¹ http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/new_fr.htm

experts en droit de transport mandatés par le Comité du CIT. Le point de vue de la Communauté européenne du rail (CER) a par ailleurs été présenté en ce qui concerne le troisième paquet ferroviaire. Il a été discuté de la démarche ultérieure pour présenter la prise de position des associations ferroviaires en ce qui concerne les réglementations proposées. Conformément à la décision de l'Assemblée générale, la prise de position du CIT sera transmise à la Commission européenne après un accord entre le Président du CIT et les Directeurs généraux de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ainsi que de la CER.

Il a en outre été décidé d'introduire l'anglais en tant qu'unique langue de négociations d'ici l'année 2008, le français et/ou l'allemand pouvant être choisis, selon les besoins comme langue de travail dans les différents groupes de travail. Un nouveau calendrier pour les sessions de l'Assemblée générale et du Comité a finalement été approuvé.

(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 3 juillet 2002

La mise à disposition des wagons, par le chemin de fer à l'entrepreneur de manutention, pour l'exécution de manœuvres de wagons dans la zone portuaire (c'est-à-dire la mise à disposition des wagons sur les voies d'échange avant leur acheminement aux voies de quai) ne constitue ni une livraison ni une réception de la marchandise. La réception des objets transportés ne s'effectue qu'à l'ouverture des wagons.

Cf. article L - 133-3 du Code de commerce français¹

Faits :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (la SNCF) a acheminé de diverses gares jusqu'à Sète de la farine en sac destinée à la Libye, l'expéditeur et le

destinataire à Sète étant les Grands Moulins de France (la société G.M.D.F).

Avant de procéder aux opérations de déchargement et de chargement à bord du navire Sumatra, la société Comptoir Général Maritime Sétois (la SCGMS) a manoeuvré les wagons dans la zone portuaire pour les amener le plus près possible du quai, a embarqué le 15 décembre 1997 une partie de la cargaison puis par la suite a constaté des avaries à l'ouverture de certains wagons, elle a pris des réserves, elle a enfin demandé la désignation d'un expert judiciaire, et a procédé au chargement des marchandises non refusées par l'inspecteur des acheteurs libyens ;

C'est dans ces conditions que la société GMDF et les compagnies d'assurances (ci-après les assureurs) ont assigné la SNCF et la SCGMS devant le Tribunal de Commerce de Paris qui par jugement du 11 décembre 2000 a :

- condamné la SNCF à payer aux assureurs la somme de 3'500'000 F avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation et anatocisme,
- débouté la société GMDF de sa demande relative au préjudice invoqué et aux frais annexes,
- ordonné l'exécution provisoire,
- condamné la SNCF à payer par moitié aux assureurs la somme de 30'000 F au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Appelante la SNCF poursuit l'infirmité du jugement déféré sauf en ce qu'il a débouté la société GMDF de ses demandes relatives au paiement des sommes de 207'276 F au titre du préjudice matériel non indemnisé et de 623'943.44 F au titre des prétendus frais annexes et prie la Cour de :

- déclarer l'action des intimées forclosée,
- déclarer subsidiairement ladite action mal fondée en raison d'une cause exonératoire de responsabilité et de la décharger en conséquence de toutes condamnations,
- condamner in solidum les assureurs à lui rembourser la somme de 568'669.32 euros versée au titre de l'exécution provisoire,
- limiter très subsidiairement sa dette à la somme de 73'471 euros et condamner in solidum les

¹ Une disposition comparable se trouve à l'article 57, § 1 des CIM : « L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison. »

assureurs à lui rembourser le trop versé soit 495'197.41 euros,

- condamner les intimés in solidum à lui payer la somme de 7'622.45 euros au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

La société GMDF et ses assureurs demandent à la Cour de :

- donner acte à Commercial Union Assurances de sa nouvelle dénomination CGU Courtage et à la Générali France Assurances de ce qu'elle vient aux droits de Generali Transports,
- confirmer le jugement déféré en ce qu'il a condamné la SNCF à payer aux assureurs la somme principale de 3'500'000 F et l'infirmier pour le surplus,
- fixer le point de départ des intérêts légaux sur la somme de 2 millions de francs au 19 mars 1998 et sur le solde de 1'500'000 F au 10 août 1998,
- condamner la SNCF à payer à la société GMDF les sommes complémentaires de 31'599.02 euros correspondant au préjudice matériel non indemnisé, de 35'858.67 euros au titre du faux fret, de 16'682.34 euros au titre des « extra-frais SCGMS » et de 40'226.23 USD au titre des surestaries le tout avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation et capitalisation des intérêts,

Subsidiairement de :

- débouter SCGMS de son exception d'irrecevabilité pour prescription à l'encontre de la société GMDF,
- condamner SCGMS à payer aux assureurs et à la société GMDF toutes sommes en principal identiques à celles sollicitées à l'encontre de la SNCF ou leur solde si la Cour entend exonérer en partie la SNCF, le tout avec intérêts au taux légal et capitalisation,
- débouter SCGMS de sa demande en garantie à l'encontre de la société GMDF comme étant irrecevable pour être formulée pour la première fois en appel,
- en tout état de cause de condamner tout succombant à payer aux assureurs d'une part et à la société GMDF, d'autre part, la somme de

10'000 euros au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

La SCGMS conclut à la confirmation du jugement, subsidiairement à la condamnation de la société GMDF à la garantir de toutes condamnations pouvant intervenir à son encontre enfin à l'allocation de la somme de 35'880 francs TTC au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Cela étant exposé,

I. Sur la forclusion

Considérant que la SNCF fait valoir que la forclusion de l'action des intimés est acquise en application de l'article L 133.- du Code de Commerce aux motifs qu'aux termes de la Consigne d'établissement et des articles 1, 2, 3 et 4 du contrat conclu entre elle et la SCGMS les marchandises sont contractuellement considérées comme livrées dès qu'elles sont disposées sur les voies d'échange, que les dates de mise à disposition se situant entre les 4 et 8 décembre 1997 et que la désignation d'un expert le 19 décembre 1997, soit plus de 3 jours après la livraison des marchandises, ne saurait valoir acceptation des réserves, qu'au surplus les pièces fournies dans le cadre de l'expertise ne remplissent pas les exigences imposées par le Code du Commerce et la jurisprudence pour être valablement qualifiées de réserves;

Que la SCGMS soutient qu'ayant agi comme entrepreneur de manutention pour le compte de la GMDF à partir des opérations de chargement et déchargement et aucune réclamation ne lui ayant été adressée avant le mois d'avril 2000, par la GMDF et ses assureurs, le recours de ces derniers est irrecevable comme prescrit par application de l'article 56 de la loi du 10 juin 1966;

Que la GMDF rétorque que les réserves qui ont été prises du 16 au 27 décembre 1997 ne sont pas tardives dès lors que la livraison de la marchandise n'était pas intervenue et ne pouvait, même matériellement, intervenir avant ces dates aucun contrôle n'étant possible sur les voies d'échange, qu'en réalité la livraison a eu lieu lors des opérations de réception effectuées par SCGMS, que bien plus il y a au moins acceptation tacite et non équivoque de la SNCF des réserves par le transitaire SCGMS lors de la présentation des marchandises dans les wagons,

qu'au surplus elle a pris l'initiative de demander une expertise sur le fondement de l'article 106 du Code du Commerce ce qui dispensait le destinataire de la protestation par voie extrajudiciaire ou par lettre recommandée;

Considérant s'agissant de la livraison que le contrat conclu entre la SNCF et la SCGMS « pour l'exécution de manoeuvres de wagons dans la zone portuaire de Sète » renvoie dans son article 3 à la Consigne d'Etablissement qui stipule en son article 9.2.1. relatif « aux avaries aux marchandises à la livraison » que les « constatations, à la demande de la clientèle sont effectuées sur les voies des quais par les agents spécialisés du service « après-vente »;

Qu'il y a lieu d'observer que les voies d'échange ont pour vocation de permettre le stationnement des wagons avant qu'ils ne soient autorisés par la SNCF à être amenés sur les voies de quai pour les opérations de chargement et de déchargement et les constatations éventuelles;

Que les premiers juges ont à bon droit jugé que cette mise à disposition des wagons ne saurait constituer une livraison ni une réception au sens de l'article L 133-3 du Code du Commerce;

Que compte tenu de la clause relative aux constatations des avaries, la « réception des objets transportés » s'est effectuée à l'ouverture des wagons;

Considérant qu'il ressort notamment du rapport d'expertise que les wagons transportant les marchandises litigieuses ont été ouverts à compter du 19 décembre 1997;

Qu'à cette date la société GMDF a demandé par voie de référé en application de l'article L 133-4 du Code de Commerce la désignation d'un expert judiciaire qui a commencé ses opérations le 20 décembre 1997;

Que le moyen tiré de la forclusion sera donc écarté;

II. Sur la mise en cause de la responsabilité de la SNCF

Considérant que la SNCF expose que, sauf cas exceptionnels repris dans le rapport d'expertise, les wagons qui ne présentaient pas de vices particuliers et étaient totalement aptes au trans-

port de farine ont été soumis à des intempéries extrêmement violentes qui revêtent le caractère de la force majeure, qu'en toute hypothèse la faute commise par le destinataire l'exonère, la SCGMS qui agissait pour le destinataire ayant débuté ses opérations le 15 décembre 1997 alors que les wagons avaient été mis à sa disposition le 4 et le 8 décembre précédent; qu'enfin le moyen tiré de la faute de la SCGMS n'est pas une demande nouvelle mais un moyen nouveau et comme tel recevable en application de l'article 563 du Nouveau Code de Procédure Civile;

Que la société GMDF oppose que la SNCF a manqué à son obligation d'entretien des wagons mis à sa charge lesquels ne se sont pas révélés étanches, que les critères de la force majeure ne sont pas réunis, que la faute de la SCGMS qui a tout mis en oeuvre pour trier la marchandise et minimiser le préjudice n'est pas démontrée, enfin que l'attitude dolosive de la SNCF s'analyse comme une faute lourde;

Que la société SCGMS conclut au rejet de la demande de la SNCF formée contre elle comme étant nouvelle devant la Cour donc irrecevable, prescrite et infondée;

Considérant qu'il ressort du relevé des conditions climatiques concernant Sète, identiques ou approchantes sur les dernières années à celles des 16, 17 et 18 décembre 1997, à savoir vents d'Est et Est/Sud Est supérieurs à 100 km/heure avec précipitations, que depuis 1982, à plusieurs reprises, les conditions météo ont été identiques voire plus mauvaises;

Que les intempéries qui ont sévi pendant la période litigieuse si elles ne sont pas fréquentes ne revêtent donc pas le caractère de force majeure étant au surplus relevé que pour la période concernée l'état de catastrophe naturelle n'a été constatée que pour ce qui concerne les « inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues »;

Qu'en invoquant la faute du destinataire pour justifier de cette prétention elle ne fait que développer un moyen nouveau qui est donc en tant que tel recevable sur le fondement de l'article 563 du Nouveau Code de Procédure Civile;

Que ce moyen étant destiné à combattre la thèse de la société GMDF, celui tiré de la prescription soulevé par la société SCGMS est sans objet;

Considérant par ailleurs, que devant les premiers juges la SNCF avait soutenu être exonérée de toute responsabilité en raison de l'existence d'un cas de force majeure;

Considérant qu'en ayant commencé les opérations de déchargement le 15 décembre 1997, date de livraison des premiers wagons, le navire ayant accosté le dimanche 14 décembre au matin et l'inspection et l'agrément du navire pour les réceptionnaires libyens ayant eu lieu le lundi 15 décembre au matin, puis en ayant arrêté les opérations le 15 décembre à 21 h 30, sans pouvoir les reprendre avant le 19 décembre à 8 heures en raison des intempéries, la société SCGMS n'a commis aucune faute;

Qu'il s'ensuit que la SNCF ne saurait s'exonérer de la responsabilité pesant sur elle, observation étant faite que l'expert judiciaire impute une partie des avaries aux conditions climatiques, l'autre à l'état de certains wagons;

III. Sur l'indemnisation

Considérant que la SNCF fait valoir que le rapport d'expertise démontre que les sacs de farine pouvaient tout à fait être exportés sans risque particulier sous réserve d'un éventuel préjudice, qu'elle estime ce préjudice à 13 % du chargement refusé lequel correspondant à 73'471.92 euros, que de plus, l'expert a mis à sa charge des avaries dues à la fois aux conditions climatiques et à des défauts des wagons ce qui lui est préjudiciable;

Qu'elle soutient par ailleurs que la société GMDF ne justifie pas des sommes réclamées au titre du préjudice autre que celui né de la perte de la marchandise;

Que la société GMDF oppose que le pourcentage retenu par la SNCF ne résulte que de l'appréciation erronée de l'expert du facteur « conditions exceptionnelles de temps », que les conclusions du rapport ne sont pas celles invoquées par la SNCF, que le contrôleur libyen avait interdit toute poursuite du chargement au soir du 27 décembre 1998, or un embarquement sans ce consentement aurait entraîné le non-paiement de l'ensemble de la marchandise et un blocage définitif du navire à quai; qu'enfin elle justifie de son préjudice né des frais annexes et non couverts par les assureurs;

Considérant qu'il ressort du rapport d'expertise judiciaire que « tous les wagons inspectés, et refusés en tout ou partie contenaient quelques sacs présentant généralement des traces de mouille et parfois des sacs dont le contenu était humide, motté et moisi » et que bien que la grande majorité était « apparemment » en bon état, les réceptionnaires libyens ne voulaient pas prendre le risque de trouver des sacs endommagés à l'arrivée, notamment une extension de la moisissure;

Que Monsieur L., ingénieur agro-alimentaire, intervenant comme sapiteur a prélevé des échantillons dont l'analyse démontre que le taux d'humidité était supérieur à la norme et que la contamination en levures/moisissure n'était pas très élevée à l'exception de l'échantillon motté et qu'il a donc mis en vente le chargement de 3'150 tonnes en avaries en précisant dans l'appel d'offres que l'acheteur prenait « les marchandises dans l'état qualitatif ou elles se trouvaient, en toute connaissance de cause de l'événement qu'elles ont subi (refus de chargement à bord d'un navire pour cause de mouille partielle) »;

Qu'il s'ensuit qu'il n'existait aucune certitude sur l'état réel des sacs refusés et que la cargaison du fait du mouillage partiel était dépréciée de sorte que c'est à bon droit que le destinataire final a refusé d'embarquer le contenu de plusieurs wagons à quai;

Que l'expert a justement évalué la dépréciation en tenant compte de la valeur de la marchandise saisie et de celle de la vente en sauvetage;

Que le préjudice est donc de 3'707'263.30 F;

Que la SNCF sera en conséquence condamnée à payer la somme de 533'571.56 euros aux assureurs somme à hauteur de laquelle ils ont indemnisé leur assuré, et celle de 31'597.09 euros à la société GMDF;

Que les intérêts au taux légal sont dus à compter de chacun des actes de subrogation;

Considérant que la société GMDF a réglé à l'armateur la totalité du fret prévu soit 110'000 F alors que le fret effectivement embarqué était du fait du sinistre d'un tonnage bien inférieur, que l'expert a exactement chiffré à 235'517.50 F le montant du faux fret supporté par la société GMDF;

Qu'il a par ailleurs vérifié, d'une part, que les frais supplémentaires de manutention d'un montant de 100'470 F qui sont directement liés aux avaries - les opérations d'expertise et de tri ayant entraîné une perte de cadence des dockers - correspondaient bien aux prestations fournies, par la société SCGMS qui les a facturées et étaient conformes aux tarifs en vigueur; d'autre part, que les surestaries étaient correctement calculées observation étant faite qu'il a tenu compte du temps pendant lequel le navire était resté disponible pour le chargement et a donc écarté la période des pluies;

Que le montant des sommes dues à ces titres est en conséquence de 379'466.96 F;

Qu'en revanche la société GMDF sera déboutée de sa demande en paiement de la somme de 8'958.98 F au titre des frais de déhalage et agence qui visent des prestations qui devaient être en tout état de cause réalisées;

Que la créance de la société GMDF est en conséquence de 614'984.46 F soit 93'753.78 euros;

Qu'au 4 décembre 1998, date des conclusions d'anatocisme, les conditions d'application de l'article 1154 du Code Civil étaient réunies, que la capitalisation des intérêts sera donc ordonnée;

Qu'il est équitable d'allouer aux assureurs la somme complémentaire de 2'500 euros ainsi que cette même somme à la société GMDF et à la société SCGMS;

Que la SNCF qui succombe sera déboutée de sa demande formée à ce titre.

Par ces motifs

La Cour,

Confirme le jugement déféré sauf en ce qu'il a débouté la société Grands Moulins de France de sa demande au titre du préjudice invoqué et des frais annexes, et fixe le point de départ des intérêts à compter de l'assignation,

Statuant à nouveau de ces chefs et y ajoutant,

Fixe le point de départ des intérêts légaux sur la somme de 304'898.03 euros au 19 mars 1998 et sur le solde soit 228'673.53 euros au 10 août 1998,

Condamne la SNCF à payer à la société GMDF les sommes de 31'597.09 euros et de 93'753.58 euros avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation introductive d'instance et capitalisation des intérêts ainsi que celle de 2'500 euros au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

La condamne à payer aux compagnies d'assurances ... la somme de 2'500 euros et à la société SCGMS la somme de 2'500 euros.

[Décisions annexes]

(Communication directe)

Informations diverses

« Voyages aux Balkans »

Visites du Directeur général en Serbie et Monténégro/Belgrade, Bulgarie/Sofia, Roumanie/Bucarest et Croatie/Zagreb

10–14 mai 2004 et 25/26 mai 2004

Dans le passé, des invitations à de telles visites ont déjà été prononcées maintes fois. Le Directeur général avait chaque fois signalé son intérêt et sa disposition à un tel voyage, à condition toutefois que se présente une bonne occasion.

Au début de l'année, le moment était venu de tenir les promesses et de créer activement l'occasion à cette fin, avec la condition explicite de réaliser un programme d'ensemble, étant donné que des visites isolées ne pouvaient guère entrer en ligne de compte. Il s'est imposé d'inclure dans le programme un séminaire ferroviaire à Ljubljana (Slovénie), qui était déjà prévu avec une participation du Directeur général en tant que conférencier pour 2003 et qui maintenant devait avoir lieu définitivement les 27 et 28 mai 2004, d'autant plus que Ljubljana s'apprêtait à accueillir une Conférence des Ministres de la CEMT juste avant le séminaire.

Il a finalement été parvenu à un programme en deux parties, avec une semaine de visites qui a conduit à Belgrade, Sofia et Bucarest, ainsi qu'à la participation à la Conférence des Ministres de la CEMT et notamment au séminaire AICCF à Ljubljana, avec un voyage via Zagreb.

Les objectifs fixés ont été pleinement atteints. Le résultat est présenté dans un rapport interne détaillé. En résumé, les conclusions suivantes peuvent être tirées du point de vue de l'OTIF :

De tels voyages pour créer des contacts sont utiles, voire indispensables, afin d'avoir au niveau du Directeur général/Secrétaire général de l'OTIF une relation personnelle avec les personnes décisives dans les Etats membres et de recenser, au niveau de la direction, les besoins et les attentes ainsi que de discuter de questions stratégiques.

L'expérience acquise montre que le « networking » doit être activement pratiqué, étant donné que le fait d'être à disposition en tant qu'interlocuteur représente déjà un certain service (le Directeur général/Secrétaire général ayant une certaine position de prestige, en particulier parce que l'on peut admettre qu'il a, dans sa fonction, un bon aperçu et qu'il peut, le cas échéant, intervenir en tant que médiateur). Par ailleurs, la supposition a été confirmée qu'il est possible, avec de tels contacts, de mieux évaluer jusqu'où vont l'intérêt et la compréhension concernant la COTIF/l'OTIF et dans quelle mesure le rôle de l'OTIF est reconnu.

Il s'est avéré que l'OTIF, avec son Secrétariat, devrait encore élargir certains services. Ceux-ci ne peuvent bien sûr pas aller en direction de la planification et du financement de l'infrastructure ou d'exams, de clarifications, de rapports concernant les problèmes généraux dans le domaine des transports et dans celui du chemin de fer en particulier (comparable au travail dans les Groupes de travail concernant le chemin de fer de la CEMT et de la CEE/ONU). L'activité centrale de l'OTIF doit demeurer la base des services. Il existe toutefois autour de cette base suffisamment de marge pour des activités renforcées dans le sens de services :

- plate-forme pour certaines initiatives;
- participation dans des projets représentatifs;
- organisation d'échanges d'expériences (ayant trait à la COTIF).

Dans l'optique en particulier de services renforcés, il est décisif de maintenir et de renforcer le Secrétariat de l'OTIF en tant que centre de compétences. Il devrait être un instrument aux mains des Etats membres qui est connu et utilisé.

(Traduction)

Association internationale du congrès des chemins de fer (AICCF)

Séminaire „LJUBLJANA 2004“

Ljubljana (Slovénie), 27/28 mai 2004

Le séminaire de l'AICCF sur le thème du transport ferroviaire de marchandises, qui s'est finalement tenu en coordination avec la 88^{ème} session du Conseil des Ministres de la CEMT, aurait dû avoir lieu déjà un an plus tôt. Il a toutefois dû laisser la place à la conférence « Eurail-Freight » sur le même sujet, prévue avec un bref délai par la Communauté européenne du rail (CER) les 22 et 23 mai 2003 à Munich (v. Bulletin 2/2003). Cela a toutefois également présenté des avantages. Sans devoir modifier le concept d'origine, le séminaire AICCF a offert l'occasion de tirer un bilan en l'an un après Munich. En effet, une résolution ambitieuse avait été adoptée à Munich, avec des concepts au calendrier précis, qui demandent un suivi attentif de leur contenu réel et de leur mise en œuvre.

Le Directeur général a participé au séminaire en tant que conférencier. L'importance de sa contribution pour l'OTIF, à partir de la question provocatrice « COTIF et directives CE : complémentaires ou concurrentielles ? », d'une part, et le temps réellement disponible dans le cadre d'un débat avec un nombre élevé de participants, d'autre part, ont nécessité de différencier entre une contribution écrite détaillée et un résumé sous forme de présentation Power-point. Par la suite, la contribution écrite s'avère importante du point de vue de l'OTIF. Il est toutefois renoncé à la publier dans le Bulletin. La publication sera effectuée par l'AICCF dans un des prochains numéros de sa revue « Rail International ». Les deux contributions sont par ailleurs disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

Ce séminaire très bien organisé et porté par une hospitalité slovène hors du commun, a présenté une vue détaillée des problèmes et un vaste spectre d'opinions, qui n'étaient pas toujours unanimes. Il a été remarqué que de nombreux participants étaient marqués par des hauts et des bas en ce qui concerne les chances d'avenir du transport ferroviaire de marchandises allant d'un optimisme inébranlable à des doutes sérieux quant à la capacité du domaine ferroviaire de parvenir à temps, avec le soutien de la politique, à une position concurrentielle élargie du chemin de fer. La libéralisation complète du transport ferroviaire de marchandises doit être réalisée au sein de la CE d'ici l'année 2007. L'avenir devra montrer si elle aura le succès voulu en faveur du chemin de fer. Les chemins de fer peuvent

certes faire valoir d'avoir augmenté continuellement leur productivité dans le courant des dernières années, tel qu'il leur avait été demandé. Des lacunes demeurent cependant. La discussion difficile sur les redevances d'utilisation ou d'accès à l'infrastructure au sein de la CE ne donne guère lieu à une ambiance optimiste. Des critères identiques sont indispensables en ce qui concerne les coûts externes du chemin de fer et de la route. La politique doit finalement avoir une vision sur la contribution que devront fournir les différents modes de transport à long terme. Dans ce contexte, il convient de tenir compte du fait que les investissements ferroviaires requièrent beaucoup de temps, ce qui présuppose une politique persévérante et un financement durable. Les décisions de principe doivent être prises très tôt avec, du moins du point de vue économique, un risque élevé; l'avis que le risque peut être éliminé en attendant une demande suffisante prouvée est insoutenable, étant donné que les investissements nécessaires, qui contiennent une composante structurelle et de contrôle, interviendront alors trop tard. Le fait que les approches centrales de la réforme ferroviaire européenne ne sont pas mises en œuvre d'une manière uniforme constitue un facteur aggravant. Il existe de nombreux points de vue différents, à commencer par la question de l'utilité d'un accès aux réseaux le plus libre possible et de la séparation complète entre l'infrastructure et l'activité de transport, jusqu'à la dispute sur la question de savoir si là où un important soutien étatique existe à l'arrière plan, de nouveaux monopolistes pleinement positionnés à l'échelle internationale, empêchent pratiquement le succès d'autres acteurs du marché et donc une véritable concurrence intramodale. Dans ce contexte se situe également la question de la définition du système ferroviaire : dans quelle mesure le maintien de l'« entreprise intégrée » est-il réellement justifié, et le « slot » ne devrait-il pas être considéré comme le produit et le critère de délimitation décisif du système de transport ferroviaire par rapport au marché des transports, qui lui laisse la plus grande liberté possible? Finalement, les conséquences d'autres réglementations soi-disant indispensables en faveur de la libéralisation et du libre marché causent des soucis. Parmi celles-ci, il convient de compter les critères d'une interopérabilité totale au niveau de la technique et de l'exploitation, qui ne peuvent être mis en œuvre qu'avec des moyens de transfert importants, ainsi que des exigences en matière de qualité, qui relèvent normalement de la compétence des acteurs du marché. Il existe le danger que les coûts du système ferroviaire débordent et détruisent, dans le combat concurrentiel réel, tous les efforts entrepris en vue de lui conférer une position renforcée. Il s'agira de voir l'ensemble de la problématique dans le cadre général important pour l'avenir du transport ferroviaire de marchandises. Ce cadre ressort finalement d'une

optique intermodale mondiale, principalement avec vue sur l'espace de l'Europe à l'Asie centrale qui est, en quelque sorte, en train de former un « nouveau continent ». Ce dernier offre de nouvelles perspectives au chemin de fer; il conviendra de créer rapidement les conditions pour les mettre en œuvre en promouvant le développement paneuropéen, en réduisant les législations nationales et en supprimant les frontières.

Au début du séminaire, le chemin de fer slovène hôte, la CER et l'UIC ont conjointement souligné leur position dans une « Déclaration Ljubljana 2004 » (Rail Freight in a New Century and in an Enlarged Europe: A challenge for railways, customers and political stakeholders!). Celle doit être considérée plutôt comme une confirmation de la résolution de Munich que comme un bilan intermédiaire un an plus tard. Une évaluation de succès orientée sur le court terme n'apporterait que peu de résultats, même s'il sera indispensable de se renseigner périodiquement avec insistance et sans préjugés sur les résultats.

La prochaine opportunité qui pourrait être mise à profit sera le congrès de l'AICCF, qui devrait se tenir à l'automne 2005 à Moscou. La manière dont le chemin de fer russe hôte participera devrait fournir un véritable critère pour vérifier le contenu réel des grandes visions dans le « nouveau continent ».

Du point de vue de l'OTIF, les conclusions suivantes peuvent être tirées :

- L'OTIF avec sa réglementation internationale pour le transport international ferroviaire sur la base de la COTIF 1999 adaptée aux exigences modernes doit entrer en jeu activement. Elle a principalement la responsabilité que sa réglementation est appliquée dans le cadre d'une intégration de plus en plus étendue et clairement intermodale du moyen de transport ferroviaire dans le système de transport de marchandises global, afin de garantir une base juridique uniforme.
- Il s'agira dans ce sens également d'informer sur l'OTIF/la COTIF de manière encore plus ciblée là où il n'existait jusqu'alors pas de besoin d'une telle réglementation et d'une participation à l'Organisation indispensable à cette fin. Il convient de rechercher des formes appropriées pour une participation adéquate en fonction de la situation géographique et des intérêts, qui s'orientent sur le but d'assurer à l'OTIF au niveau étatique et à l'échelle mondiale le rôle repré-

sentatif là où dans l'optique des besoins du chemin de fer en matière de transport de marchandises, des Règles juridiques uniformes sont demandées.

- L'exemple du Japon montre qu'une telle optique n'est pas uniquement issue de vœux. Dans un passé pas trop éloigné, le transport de marchandises par chemin de fer n'était pas un sujet. A partir de conteneurs spécialement conçus pouvant être utilisés pour toutes sortes de transport, une activité intéressante pour le chemin de fer a pu se développer. Les responsables ne se contentent déjà plus de se concentrer sur l'activité nationale sur les îles japonaises; leur regard se tourne vers le continent où les conteneurs pourraient être acheminés par voie maritime. Le réseau ferroviaire aurait alors perdu son existence insulaire et serait intégré dans le cadre intermodal élargi.

(Traduction)

Bibliographie

Kunz Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 15^{ème} livraison complémentaire, état 30 janvier 2004.

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (v. Bulletin 3/2003, p. 65).

Le recueil comporte trois tomes, deux tomes étant réservés respectivement au droit allemand et au droit des Länder. Le troisième tome couvre les catégories « Droit européen », « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ».

La 15^{ème} livraison complémentaire contient plus de 200 feuillets nouveaux ou remplaçant des textes existants, dont une partie est due au développement permanent de la législation dans le domaine du droit des marchandises dangereuses. Ainsi, l'utilisateur trouve dans cette livraison complémentaire le Règlement relatif au transport national et transfrontalier des marchandises dange-

reuses sur la route et par chemin de fer (*Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn*) dans la version de la communication de septembre 2003, modifiée en novembre 2003 par le Règlement relatif au transport maritime des marchandises dangereuses (*Gefahrgutverordnung See*). Par ailleurs, la loi générale sur le chemin de fer et les explications y relatives ont été adaptées.

Occasionnellement sont également introduites des prescriptions qui sont toujours applicables formellement, étant donné qu'elles n'ont pas été abrogées, bien que leur création date de plusieurs décennies. En tant que telle, la Convention sur le Régime International des Voies ferrées, y compris le « statut » y relatif, qui date de l'année 1923, a été à juste titre introduite dans le recueil, même s'il s'agit plutôt d'un programme, dont la mise en œuvre nécessite des accords contractuels concrets; or, ceux-ci n'existent que partiellement.

Dans le statut mentionné sont entre autres définies les règles de base générales ayant pour but une facilitation du passage des frontières tant en trafic international des marchandises qu'en trafic international des voyageurs, comme p. ex. « Les Etats contractants règlent les formalités de douane et de police de manière que le trafic international soit aussi peu entravé et retardé que possible » (art. 8). Une minimalisation de l'arrêt des trains aux frontières, en raison d'une part des formalités et des contrôles prescrits par la loi, et d'autre part de procédures techniques et administratives de la part des chemins de fer (étatiques), constitue jusqu'à aujourd'hui l'objet de discussion dans différents organes internationaux et des programmes de travail qui en résultent. Il s'agit apparemment d'un problème existant depuis longtemps, mais résolu de manière insatisfaisante, du moins à l'extérieur de l'Union européenne. Après lecture du « Statut sur le régime international des voies ferrées », il est possible de conclure que la définition de telles lignes directrices générales, dont la mise en œuvre nécessite des accords de droit international public particuliers, ne résout pas le problème (v. Bulletin 3-4/1984, p. 35 ss, G. Mutz : Exploitation ferroviaire en territoire étranger, ch. 36).

Le « droit ferroviaire » s'est développé, en l'espace de dix ans, en un recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine ferroviaire. Il peut servir d'aide précieuse pour toutes les personnes spécialisées, qu'elles travaillent dans des administrations, dans des entreprises ou dans des associations. L'aperçu rapide mis à jour, qui comporte les titres des lois et autres réglementations

classés par ordre alphabétique, facilite la recherche des prescriptions.
(Traduction)

Dr Karl-Heinz Thume/Harald de la Motte, éditeurs, *Transportversicherungsrecht* (Droit des assurances contre les risques de transport), Editions C.H. Beck, 2004, XXXII, 807 pages, ISBN3/406/49557/5, € 178.-

Après une période de planification et de préparation de sept ans, est paru le premier commentaire complet relatif au droit des assurances de transport longtemps attendu.

Les difficultés apparues en relation avec le traitement de ce commentaire sont liées à différentes raisons : au 1^{er} juin 1998, le droit de transport (à l'exception du droit maritime) allemand a été entièrement révisé et réintégré dans le Code de commerce. De nombreuses modifications nationales et internationales sont intervenues dans le domaine des Conditions générales de contrat et d'assurance. Les Conditions générales relatives aux commissionnaires de transport ont été plusieurs fois adaptées et, finalement, l'automatisme d'assurance de l'assurance responsabilité civile et de l'assurance dommages a été abandonné en 2003. Le nombre de modèles d'assurance augmente en permanence et il existe une vive concurrence.

Les éditeurs et la maison d'édition ont pu gagner au total 13 auteurs réputés pour ce projet. Bien qu'une révision de la loi relative au contrat d'assurance soit prévue, celle-ci n'a pas pu être attendue.

Le commentaire contient les trois grandes branches de ce domaine juridique, à savoir l'assurance de transport proprement dite, c.-à-d. l'assurance de la marchandise, l'assurance responsabilité civile et l'assurance responsabilité totale. Le commentaire s'adresse principalement à tous les praticiens ayant à faire au transport et au droit relatif aux assurances de transport, c'est-à-dire en premier lieu des avocats, des tribunaux et des assurances.

Au chapitre premier, Introduction, sont expliqués la fonction et le terme d'assurance. Dans ce contexte, il convient de tenir compte du fait que le droit à indemnisation par l'assurance n'est pas, au sens juridique, un droit à la réparation du dommage, mais un droit à l'exécution. Cette partie traite également l'histoire, notamment l'histoire de l'assurance de transport. Le plus ancien secteur d'assurance est l'assurance de transport maritime des marchandises, déjà conclue au deuxième millénaire avant Jésus Christ

au moyen de regroupements de commerçants phéniciens dans une organisation comparable à une société d'assurance mutuelle actuelle. L'introduction contient par ailleurs une présentation des bases juridiques de l'assurance de transport et un aperçu de la surveillance des assurances.

Le chapitre 2 contient la loi relative au contrat d'assurance, qui est commentée paragraphe par paragraphe, et la dixième section du Code de commerce, Assurance contre les dangers des transports maritimes, ainsi qu'une présentation du droit international relatif au contrat d'assurance. Le chapitre 3 est consacré aux différentes Conditions générales de l'assurance marchandises (DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/*Conditions générales d'assurance des marchandises 2000 de l'assurance de transport allemande*, ADS Güterversicherung 73/84/94/*Conditions générales d'assurance maritime 73/84/94*, DTV-Güter 2000/*Conditions générales de l'assurance de transport allemande 2000*, Besondere Klauseln/*Clauses particulières*, Luftfahrt-Güterversicherung/*Conditions générales de l'assurance des marchandises en transport aérien*, Werkverkehr/transport pour propre compte, Sonderzweige GDV/*branches particulières de l'association des assureurs allemands*).

Le chapitre 4 traite des Conditions générales d'assurance de l'assurance responsabilité totale et le chapitre 5 l'"assurance responsabilité liée au transport". On entend par assurance responsabilité liée au transport une assurance responsabilité civile obligatoire dont la particularité réside dans le fait qu'elle sert une activité commerciale particulière, à savoir le transport de marchandises. Est assuré non pas l'intérêt du chargeur, donc de l'intéressé à la marchandise transportée, mais l'intérêt du transporteur (transporteur, commissionnaire, entreposeur) de ne pas être actionné en raison du contrat de transport. Le contrat de transport est le terme général couvrant le contrat de transport de marchandise, le contrat de commission et le contrat d'entreposage, indépendamment de la nature de la marchandise, du moyen de transport et de l'environnement dans lequel il se déplace.

L'ouvrage comporte bien entendu, comme les autres publications des Editions C.H. Beck, un sommaire détaillé, une liste des abréviations et un aperçu rapide des mots-clés.
(Traduction)

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3029/2004, p. 235/236 – Action directe à l'international. Cadeau pascal (M. Tilche)

Idem, n° 3041/2004, p. 460/461 – Aérien. Montréal en vigueur (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 2/2004, Modèle de titre de transport pour le trafic Est-Ouest / Fahrscheinmuster für den Ost-West-Verkehr / Specimens of tickets for East/West journeys / Lettre de voiture unique CIM/SMGS / Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS / Standard CIM/SMGS consignment note

European Transport Law, Antwerpen, No. 2/2004, p. 151-157 – A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers (M. Wouters)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 6/2004, S. 20 – Gefahrgutrecht. Recht im Wandel I. (W. Spohr)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2004, S. 93-99 – Haftungsbeschränkungen und deren Durchbrechung im deutschen und internationalen Transportrecht. Überblick über die gesetzlichen Regelungen in Deutschland und in internationalen Übereinkommen (R. Herber); Sonderbeilage, S. IX-XII – Bedarf es einer Revision der CMR zur Einführung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Straßenverkehr? (B. Czerwenka); S. XXV-XXVII – Der Zeitpunkt der Rechtsvereinheitlichung ist zugleich Zeitpunkt neuer Rechtszersplitterung (W. Müller-Rostin); S. XXVIII/XXIX – Die autonome Auslegung der CMR (anhand von vier Entscheidungen) (H. Neumann); S. XXXIV-XXXVI – Die „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ und das Montrealer Übereinkommen (E. Ruhwedel); S. XXXVII-XL – Ökonomie des Transportrechts – oder ökonomisches Transportrecht? (J. Temme)

Idem, Nr. 4/2004, S. 137-141 – Haftungsbeschränkungen und deren Durchbrechung im Luftrecht. Oder: Die absolute Beschränkung der Haftung bei Schäden an Luftfrachtgütern (E. Ruhwedel); S. 142-146 – Haftungsbeschränkungen und Haftungsdurchbrechungen im Seerecht (D. Rabe); S. 147-152 – Haftungsbeschränkung und deren Durchbrechung im Seehandelsrecht: Die englische Auffassung (R. Asariotis)

Idem, Nr. 5/2004, S. 181-194 – Schadensverhütung und Schadensausgleich bei Güter- und Verspätungsschäden nach dem Montrealer Übereinkommen (I. Koller)

Uniform Law Review / Revue de droit uniforme, Rome, N° 2004-1, p. 51-82 – The New Draft CRTD : Modernizing the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods (J. E. de Boer)

Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, N° 2/2004, p. 361-382 – Budimpeštanska Konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI) / Budapest Convention on the Contract for the Transport of Goods by Inland Waterways (CMNI) (V. Polić)