



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2005

113^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Syrie, p. 39

Application de fait

Ukraine, p. 39

Liste des lignes CIV, p. 40

Liste des lignes CIM, p. 40

Marchandises dangereuses

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

Genève, 4-8.7.2005, p. 40

Technique

Trois projets de nouvelles « normes » CEN (CWA) dans le domaine ferroviaire : consultation, p. 43

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

Groupe de travail commun CEMT – CEE/ONU « Transport intermodal et logistique » – Genève, 26-28.9.2005 – p. 43

Jurisprudence

Oberster Gerichtshof (Autriche) – Arrêt du 26.8.2004 – Action née du contrat de transport – rémunération pour opérations de transbordement à bord d'un navire – prescription – p. 44

Bibliographie

Kunz Wolfgang (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales 18^{ème} livraison complémentaire, état 1.6.2005, p. 46

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 47

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
Internet : www.otif.org
E-mail : info@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

Syrie

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 Syrie a déposé, le 4 juillet 2005, son 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 Syrie est le 26^{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.

Application de fait

Ukraine

L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue, conformément à l'article 20, § 3 COTIF 1980, dès l'entrée en vigueur des décisions de la 5^{ème} Assemblée générale, c'est-à-dire du Protocole 1999 (Protocole de Vilnius), 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 la date prévue pour cette entrée en vigueur.

Cette suspension n'aura pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué au Secrétariat qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale (application de fait).

Par note du 28 janvier 2005, transmise au Secrétariat le 17 mars 2005, l'Ukraine a confirmé son intention d'adhérer au Protocole 1999 (v. art. 3, § 3 du Protocole 1999) et a communiqué, en se référant à l'article 20, § 3, al. 2 COTIF 1980, qu'elle appliquera les modifications décidées par la 5^{ème} Assemblée générale sur les lignes ferroviaires à écartement de 1435 mm (232 km au total) inscrites dans la liste des lignes CIM.

Liste des lignes CIV

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 54 du 2 août 2005

Chapitre « Albanie »

L'Albanie a adhéré, le 1^{er} juin 1984, à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 mais a, jusqu'à présent, uniquement soumis des transports de marchandises au régime de la COTIF, à savoir aux Règles uniformes CIM. Conformément à une communication de l'Albanie du 12 juillet 2005, les transports de voyageurs sont désormais également à soumettre au régime de la COTIF, à savoir aux Règles uniformes CIV. Un nouveau chapitre « Albanie » a été inséré dans la liste des lignes. Les lignes correspondantes sont soumises aux Règles uniformes CIV à compter du 2 septembre 2005 (article 10, § 2 COTIF 1980).

L'Albanie a, par ailleurs, déjà adhéré au Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999) en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire le 11 juillet 2000 (v. Bulletin 5/2000, p. 338).

Lettre circulaire de l'Office central no 55 du 11 août 2005

Chapitres « Irlande » et « France »

Radiation de la ligne de navigation Rosslare Harbour - Cherbourg exploitée par la "Irish Ferries Ltd." (P.O.Box 19, Ferryport Alexandra Road, Dublin 1, Ireland).

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Lettre circulaire de l'Office central no 56 du 11 août 2005

Chapitre « Allemagne »

En raison de diverses modifications apportées au chapitre Allemagne, le chapitre est réédité.

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 74 du 11 août 2005

Chapitres « Allemagne », « Finlande » et « Danemark »

Radiation de la ligne de navigation Hamburg/Bremerhaven – Helsinki/Hanko/Turku/Hamina exploitée par la "TEAM LINES GmbH & Co." (Baumwall 3, DE – 20459 Hamburg).

Radiation de la ligne de navigation Puttgarden – Rødby exploitée par la "Scandlines Euroseabridge GmbH" (Hochhaus am Fährhafen, DE – 18119 Rostock – Warnemünde).

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Marchandises dangereuses

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

27^{ème} session

Genève, 4-8 juillet 2005

Les experts ou observateurs de 26 pays et 29 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé à cette première session de la nouvelle période biennale 2005-2006 aux fins d'entreprendre la 15^{ème} révision du Règlement type de l'ONU.

Comme lors de toute nouvelle période biennale, le Sous-comité d'experts a abordé des questions nouvelles dont l'examen sera poursuivi sur la base de nouvelles propositions ou au sein de groupes de travail. Il s'agit notamment :

- Epreuves de chute et de redressement pour les GRV (grands récipients pour vrac)
- Résistance des GRV composites « à trajet unique » ou « légers »
- Introduction de dispositions d'exemptions dans le Règlement type sur la base des dispositions du mode aérien (OACI) sur les quantités exceptées (échantillons de laboratoire)

- Définition des engins de transport et des engins de transport fermés
- Flèches d'orientation apposées sur les matières radioactives de la classe 7
- Restructuration des dispositions de l'AIEA dans le Règlement type aux fins de convivialité
- Principes directeurs du Règlement type.

Le groupe de travail sur les explosifs a poursuivi ses travaux sans parvenir à nouveau à un consensus.

Dans le cadre de l'harmonisation des dispositions RID/ADR/ADN avec la 14^{ème} édition révisée du Règlement type et qui a été examinée par un groupe de travail spécial de la Réunion commune RID/ADR/ADN, le Sous-comité a convenu que les dispositions sur le transport des carcasses d'animaux ne sont effectivement pas claires et devraient donc être corrigées à l'avenir. En ce qui concerne les déchets cliniques, l'expert des Etats-Unis s'est déclaré préoccupé par le fait que le Gouvernement allemand avait l'intention de soumettre des propositions à la Réunion commune RID/ADR, ce qui risquerait d'aboutir à des prescriptions contradictoires. L'expert de l'Allemagne a expliqué que ces propositions n'aboutiraient pas nécessairement à l'adoption de prescriptions contradictoires et qu'il était urgent de les examiner aux fins du transport intérieur en Europe. Finalement, les défauts de cohérences en ce qui concerne l'affectation de dispositions spéciales pour le transport en citerne de matières particulièrement corrosives seront examinés à la prochaine session dans le cadre de la révision de l'approche rationalisée.

Convention mondiale ou options pour faciliter l'harmonisation globale du transport de marchandises dangereuses avec le Règlement type (v. Bulletin 1/2005, p. 4/5)

Le représentant du Royaume-Uni et la représentante du Canada ont préparé un document (v. ST/SG/AC.10/C.3/2005/20) en vue de promouvoir et d'encourager l'examen de ce sujet, non sans préciser que ce document ne rend compte ni des vues de leur Gouvernement ni celles personnelles des auteurs (!!!). Il s'agissait en quelque sorte d'une autocritique du Sous-comité, à savoir :

- a) Le Règlement type présente des défauts d'ordre rédactionnel
- b) Le Règlement type est incomplet
- c) Le Règlement type est complexe, détaillé et volumineux

- d) Certaines délégations, parmi celles qui négocient des amendements à apporter au Règlement type, ne se sentent pas obligées, puisque le Règlement n'est pas obligatoire, de souscrire à son application dans les dispositions modales régionales ou dans leur propre législation nationale
- e) Un manque de confiance semble encore exister entre le Sous-comité d'experts et un certain nombre d'organes
- f) Les organes modaux (OACI, OMI, CEE, Réunion commune RID/ADR) ne perçoivent pas toujours le Sous-comité de l'ONU comme étant réellement un organe de décision multimodal
- g) Certains organismes commerciaux ou organismes de transport appliquent des restrictions primant sur celles établies par le Sous-comité de l'ONU, parfois pour des motifs de «sécurité», parfois pour des motifs commerciaux
- h) Matières de la classe 7 et travaux de l'AIEA
- i) Il y a un réel problème à vouloir établir un système universel pour les opérations de transport, qui s'applique pareillement tant au transport international qu'au transport national
- j) Le Sous-comité, ou l'ECOSOC, a-t-il aujourd'hui clairement défini ses attributions?
- k) Il convient de ne pas sous-évaluer non plus la question de la traduction dans les langues officielles de l'ONU
- l) Le transport des marchandises dangereuses est de plus en plus multimodal, même sur les territoires nationaux.

Ils ont proposé les options possibles suivantes pour l'avenir :

- a) Renouvellement du mandat
- b) Examen des pratiques de travail du Sous-comité

- c) Relations avec d'autres organes de réglementation des marchandises dangereuses
- d) Promotion de l'adoption à plus grande échelle du Règlement type
- e) Examen du Règlement type en tant que texte juridique
- f) Application obligatoire au moyen des instruments juridiques existants.

Le Sous-comité a considéré qu'il est résulté des 50 dernières années de la coopération entre le Sous-comité, l'OMI, l'OACI, la CEE/ONU et l'AIEA un très bon niveau d'harmonisation des divers instruments juridiques internationaux réglant le transport international des marchandises dangereuses, mais qu'il existe toujours des problèmes en transport international. Ils proviennent du fait qu'il y a toujours quelques différences entre les instruments internationaux juridiques modaux, bien qu'il ait été reconnu que ces différences sont souvent justifiées et légitimes. Les problèmes principaux semblent être le manque d'harmonisation entre les règles nationales de transports intérieurs qui entrave le transport international lorsqu'il n'y a pas d'instrument juridique international qui remplace les règles nationales, tel que le RID et l'ADR. Les règles nationales, même lorsqu'elles sont basées sur le Règlement type, ne sont pas toujours complètement alignées sur le Règlement type ou ne sont pas mises à jour et alignées simultanément sur le plan mondial. Il en résulte que les expéditeurs et les opérateurs de transport doivent contrôler cas par cas les règles applicables dans chaque pays concerné par l'opération de transport et cela entraîne des problèmes de conformité.

Un des problèmes mentionné réside dans les difficultés de beaucoup de pays à mettre à jour les règles nationales tous les deux ans étant donné que les nouvelles dispositions de l'ONU doivent être traduites dans toutes les langues nationales. Il faut également citer leur capacité restreinte pour la mise en oeuvre et l'application, la formation insuffisante, le renforcement des capacités et la possibilité de participer à des activités de coopération technique au niveau international en dépit de l'implication active d'organisations telles que OMI, l'OACI et l'IATA pour le transport maritime et aérien et l'appui technique apporté par certains pays sur base bilatérale.

Il a été mentionné qu'en développant une convention largement appuyée pour le transport international des marchandises dangereuses, bien que cela s'avère

difficile, l'on pourrait résoudre ces problèmes à long terme, mais il faudra tenir compte des instruments juridiques internationaux existants en vigueur. Une telle convention pourrait exclure de son champ d'application les transports maritime et aérien qui sont déjà couverts par le code IMDG et les Instructions techniques de l'OACI. Alternativement elle pourrait inclure des prescriptions communes pour tous les modes de transport, qui cependant n'empêcherait pas les organisations modales de prévoir additionnellement dans des instruments séparés des prescriptions opérationnelles purement modales.

En ce qui concerne les questions relatives au mandat du Sous-comité (participation), le Secrétaire a rappelé que les règles de procédure applicables au Sous-comité sont spécifiées dans les règles de procédure du Conseil Economique et Social et qu'elles ne peuvent pas être changées aussi longtemps que le Sous-comité est un organe subsidiaire du Conseil. Son mandat est décidé et mis à jour tous les deux ans par le Conseil lui-même. Il a estimé, dans l'éventualité d'une convention, que son mandat ne serait pas facile à changer, du moins immédiatement. Il pourrait continuer à fonctionner comme actuellement, par exemple en faisant des recommandations sur le transport des marchandises dangereuses qui pourraient encore être adressées aux Gouvernements pour leurs prescriptions nationales et aux organisations internationales pour leurs instruments juridiques modaux internationaux et régionaux, mais également aux Parties contractantes à cette convention mondiale ou leurs organes administratifs.

Les experts du Sous-comité et les organisations internationales ont été invités à discuter de tous ces résultats, formellement ou informellement, au niveau national avec leurs organes constitutifs, de façon à explorer ultérieurement les possibilités d'améliorer l'harmonisation globale pour le transport international des marchandises dangereuses. Le document susmentionné sera remis à l'ordre du jour de la prochaine session pour considération ultérieure éventuelle.

Remarque de l'Office central :

Il faut relever que cette question est discutée par un nombre restreint et limité d'Etats (une trentaine d'experts ou d'observateurs) qui tous, par le biais du Code IMDG, des Instructions de l'OACI ou du RID/ADR appliquent le Règlement type de l'ONU. Or les problèmes relevés touchent plus particulièrement les Etats qui ne sont pas représentés au sein du Sous-comité. Les problèmes de traduction dans les langues nationales et de la fréquence des révisions (tous les deux ans) ont maintes fois été évoqués au sein de ce Sous-comité et

aussi par certains représentants des modes de transports terrestres. Le Sous-comité avait jusqu'à présent fait la sourde oreille à ces revendications.

Le rapport complet ainsi que l'intéressant document du Royaume-Uni et du Canada figurent sur le site Internet de la Division des transports de la CEE/ONU www.unece.org/trans/danger/danger.htm.

Technique

Trois projets de nouvelles « normes » CEN (CWA) dans le domaine ferroviaire : consultation

Suite à la décision de l'Union européenne prise en novembre 2004 en ce qui concerne les spécifications techniques pour les applications télématiques (STI TAF), le CEN a été prié d'élaborer les normes nécessaires au codage à utiliser dans les messages électroniques TAF.

Le CEN donne suite à cette demande par un **Atelier CEN/ISSS** (Information Society Standardization System) - v. sous www.cenorm.be/cenorm/businessdomains/businessdomains/iss/about_iss/about_workshops.asp) - qui constitue un cadre moins formel qu'une norme CEN habituelle, tout en permettant une participation directe dans le processus de normalisation. L'Atelier est ouvert à toutes les parties intéressées et son but consiste à parvenir à des textes pouvant être publiés en tant que CEN Workshop Agreement (CWA).

Les CWA sont à caractère volontaire, mais les trois CWA en question sont destinés à être transposés dans la législation (Directives de l'UE, réglementations de la COTIF) et donc à devenir contraignantes. Plus tard, les CWA pourraient être transposés dans des normes EN usuelles.

Les parties intéressées (futurs utilisateurs) ont été invitées à participer au CEN/ISSS TAF et, depuis janvier de cette année, des groupes de travail composés de spécialistes des organisations et entreprises volontaires, ont élaboré trois CWA. L'Office central a participé à l'élaboration, étant donné que les normes dans le domaine ferroviaire ont un champ d'application qui va au-delà de l'Union européenne.

Conformément aux règles du CEN, les projets sont ouverts à une consultation publique pour une période de 60 jours qui expirera le **2 décembre 2005**.

Après avoir examiné les commentaires, l'Atelier procédera à l'élaboration de la version finale des CWA en décembre. Ils seront ensuite publiés et mis en vigueur.

Seules les organisations et les entreprises sont supposées soumettre des commentaires.

Les trois projets officiels de CWA peuvent être consultés sur le site web de l'OTIF sous :

www.otif.org/html/e/tech_adm_registre_mr2003.php.
(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

Groupe de travail commun CEMT – CEE/ONU « Transport intermodal et logistique »

Genève, 26-28 septembre 2005

Un des principaux points de la session du Groupe de travail susmentionné était une discussion sous forme de „brain storming“ en ce qui concerne les travaux en cours en vue d'une facilitation du franchissement des frontières dans le domaine du transport des marchandises et des voyageurs par chemin de fer sous la direction de la CEE/ONU en coopération avec l'OSJD et l'OTIF.

Dans ce contexte, la société InterRail Services, le CIT, le Directeur général de l'OTIF et le Secrétariat ont informé, dans le cadre de présentations, sur les problèmes persistants, les nouvelles réglementations, à savoir le projet d'une nouvelle convention pour le trafic voyageurs élaboré sur la base de la Convention internationale relative à la facilitation du franchissement des frontières des voyageurs et des bagages de 1952 et un projet de nouvelle annexe à la Convention internationale relative à l'harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières de 1982 ainsi que – par l'OTIF – des possibilités juridiques et organisationnelles en vue d'une facilitation du franchissement des

frontières. Tant les représentants du secteur privé que de l'OTIF ont critiqué le fait que les modifications actuellement négociées en ce qui concerne ces deux Conventions ne seraient pas suffisantes pour faciliter le franchissement des frontières dans une mesure qui permettrait de renforcer la position concurrentielle du secteur ferroviaire en trafic international, notamment vers l'Europe centrale, le sud-est de l'Europe et l'Europe orientale. Il est apparu au cours de la discussion qu'il n'est toujours pas possible d'imposer des améliorations majeures dans les réglementations concernant toutes les parties des réseaux dans les domaines susmentionnés.

Afin de tenir compte, d'une part, de ces difficultés et, d'autre part, – notamment en trafic international – de pouvoir parvenir à des rationalisations et simplifications plus importantes, le Directeur général de l'OTIF a présenté un concept selon lequel des simplifications du franchissement des frontières ayant un effet plus ambitieux seraient tout d'abord introduites uniquement au niveau des corridors paneuropéens. Le concept part du principe que les corridors présentent des conditions nettement plus favorables pour les facilitations du franchissement des frontières. Celles-ci consistent dans le fait que, d'une part, uniquement une partie très restreinte de l'infrastructure serait concernée et que le nombre de gares – notamment des gares frontières – serait réduit de manière drastique. Il serait ainsi possible de considérablement simplifier l'équipement nécessaire des gares en matériel informatique et de concentrer du personnel qualifié et expérimenté des institutions (entre autres les douanes) chargées du déroulement du passage des frontières aux points frontières situés le long de ces corridors.

Ce concept est attrayant pour les Etats, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et, par exemple, les autorités douanières, également du fait qu'un tel régime juridique, organisationnel et logistique à créer tout d'abord dans les corridors pourrait, après avoir fait ses preuves, être étendu à d'autres parties appropriées des réseaux en dehors des corridors. Une poursuite de l'examen, du développement et de l'introduction de ce concept permettrait par ailleurs d'étendre, pour la première fois, les discussions sur la création et l'extension des corridors jusqu'à présent menées presque uniquement sous l'aspect des coûts, à l'aspect de l'utilité concrète pour l'économie nationale.

Une discussion approfondie de ces propositions n'a pas eu lieu, probablement en raison de leur contenu simple et innovateur. Les réactions informelles étaient toutes positives et l'intérêt manifesté à des informations complémentaires élevé.

L'Office central présentera les détails de ce concept dans un des prochains numéros du Bulletin.
(Traduction)

Jurisprudence

Oberster Gerichtshof (Autriche)

Arrêt du 26 août 2004¹

La prescription conformément à l'article 58, § 1 CIM s'applique uniquement aux actions nées du contrat de transport, c'est-à-dire des actions résultant du non-respect du contrat de transport, donc également aux actions exercées par le transporteur ferroviaire à l'encontre de l'expéditeur contractuel. Une « action née du contrat de transport » au sens de l'article 58, § 1 CIM exige un lien suffisamment étroit avec le contrat de transport lui-même.

Cf. article 58, § 1 CIM

Motivation

Le défendeur avait mandaté le demandeur, le 7 décembre 1999, du transport de 40 camions avec 8 remorques chargées depuis la gare de Himberg à Anvers ainsi que du chargement de ces véhicules, à Anvers, des wagons de chemin de fer sur un navire (« opérations de transbordement »). Pour ces opérations de chargement, un prix de 2.000 Schilling (S) par camion (avec remorque chargée) était convenu. Le défendeur a effectué le transport en décembre 1999 et a facturé ce transport le 22 décembre 1999 ; le montant de la facture a été réglé dans son intégralité. Le défendeur avait chargé une société affiliée des opérations de transbordement. Celle-ci a procédé au transbordement sur le navire en janvier 2000 et a soumis au défendeur, le 31 décembre 2000, une facture d'un montant de 148.300 S. Conformément à l'accord conclu avec le demandeur, le défendeur aurait dû payer un montant total de 96.000 S. Par son action entamée le 29 août 2002, le demandeur réclame le versement de 6.976,80 EUR en tant que rémunération pour les opérations de transbordement à Anvers. Le défendeur a reconnu son obligation de paiement. Le défendeur a demandé le rejet de l'action aux dépens du demandeur en invoquant la

1 6 Ob 168/04f

prescription. En effet, le défendeur aurait fourni ses services en 1999 et le délai de prescription s'élève, selon la CIM, à un an. Par ailleurs, un paiement immédiat de la facture aurait été convenu. La facturation retardée aurait ôté au demandeur la possibilité de facturer ces frais de transbordement au destinataire. Accessoirement, le demandeur demande que l'action dont il fait l'objet soit compensée par le dommage qu'il a ainsi subi.

Le Tribunal de première instance a rejeté l'action. Il a par ailleurs constaté que les parties au litige n'avaient pas conclu d'accord en ce qui concerne la date de la facturation. Le défendeur a contesté, en février 2001, le montant de la facture établie le 31 décembre 2000 par la société affiliée du défendeur concernant les opérations de transbordement. Suite à une lettre de rappel du demandeur en juillet 2001, il a de nouveau contesté la facturation erronée et attiré l'attention sur le fait qu'en raison de la facturation retardée, il pourrait rencontrer un problème lorsqu'il facturerait ce montant à son mandataire. Suite à cela, le défendeur aurait corrigé la facture par écrit. Au cours d'entretiens téléphoniques ultérieurs, le défendeur aurait déclaré qu'il allait s'efforcer d'obtenir un paiement de son mandataire et de le transférer au demandeur. Le défendeur n'aurait pas donné d'engagement explicite de paiement. Le Tribunal de première instance n'a pas pu constater que le défendeur a reçu un paiement de la part de son mandataire. Du point de vue juridique, le Tribunal de première instance a noté que les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) étaient applicables au contrat de transport en question. Conformément à l'article 3, § 2, les dispositions de la CIM sont également applicables aux opérations de chargement, de transbordement et de déchargement dans le cadre d'un transport international ferroviaire des marchandises. Par ailleurs, les parties au litige auraient conclu, en ce qui concerne le transport et les opérations de transbordement, un contrat intégré. Conformément à l'article 58, § 1 CIM, le délai de prescription pour une action née du contrat de transport international ferroviaire s'élève à un an ; conformément à l'article 58, § 2, lettre a) CIM, la prescription a couru à partir du moment où les opérations de transbordement ont été achevées. La prescription aurait donc pris effet fin janvier 2001 – encore avant le début des négociations concernant le paiement du montant dû. Le défendeur n'a pas reconnu cette dette.

La Cour d'appel a cassé cet arrêt et a chargé le Tribunal de première instance de compléter la procédure et de prononcer un nouvel arrêt. Il n'a, en effet, pas été clarifié quels étaient les éléments du contrat de transport, alors que le contenu de la lettre de voiture

constitue un élément essentiel pour porter un jugement. Le Tribunal de première instance ne s'est pas penché sur le contenu de la lettre de voiture et n'a pas clarifié la question de savoir ce que l'on devait entendre par « frais accessoires ». Contrairement à l'avis du Tribunal de première instance, l'article 3, § 2 CIM ne permet pas la conclusion péremptoire que le contrat de transport inclut également les opérations de transbordement et de chargement à partir d'une gare sur un navire.

La Cour d'appel a jugé que le recours à la Oberste Gerichtshof (Cour suprême) est admissible, étant donné qu'une juridiction de la Cour suprême fait défaut tant en ce qui concerne la nature juridique du contrat de transport ferroviaire de marchandises qu'en ce qui concerne la question de savoir si le déchargement (à comprendre : le transbordement) sur un navire est inclus dans un contrat de transport ferroviaire de marchandises soumis à la CIM et si cette opération doit être mentionnée dans le contrat de transport.

Le recours du défendeur contre la décision de cassation de la Cour d'appel est certes admissible, mais pas fondé.

Le défendeur se réfère à l'article 58, § 1 CIM, selon lequel les actions nées d'un contrat de transport sont prescrites par un an. Les « opérations de transbordement » facturées dans le cas présent (transbordement du chemin de fer sur un navire) ne seraient rien d'autre qu'une activité de chargement et de déchargement à laquelle s'applique la CIM. Le demandeur fait, par contre, valoir dans sa réponse au recours, le fait que le mandat de transport a été rempli avec la remise de la marchandise, à Anvers, à la société mentionnée dans la lettre de voiture et que le « transbordement » sur le navire a été effectué sur la base d'un mandat séparé – non compris dans la lettre de voiture – auquel la CIM ne s'applique pas. En ce qui concerne l'arrêt, il est donc essentiel de savoir si la prestation qui a fait l'objet de l'action fait partie du contrat de transport sous forme de prestation principale ou de prestation accessoire. La Cour partage le point de vue de la Cour d'appel, selon lequel les faits jusqu'à présent constatés sont insuffisants pour pouvoir se prononcer :

Le transport ferroviaire effectué par le demandeur est (incontestablement) soumis aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM 1980). La prescription conformément à l'article 58, § 1 CIM ne s'applique qu'aux actions nées du contrat de transport, c'est-à-dire des actions résultant du non-respect du contrat de transport, et donc également des actions du transporteur ferroviaire à l'encontre de l'expéditeur contractuel (Csoklich, *Einführung in das Transportrecht*

(Introduction dans le droit de transport), 261 ; Spera *Internationales Eisenbahn-Frachtrecht* (Droit de transport international des marchandises), art. 58, CIM, marg. 2). L'article 3, § 2 CIM, selon lequel le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens, peut certes servir d'indice que les opérations de transbordement et de déchargement peuvent être, le cas échéant, incluses dans le contrat de transport. Il n'est toutefois pas possible de conclure impérativement de cette disposition que de telles prestations sont couvertes par le contrat de transport, indépendamment de l'accord conclu. Une « action née du contrat de transport » au sens de l'article 58, § 1 CIM exige en tout cas un lien réel suffisamment étroit avec le contrat de transport lui-même (cf. Basedow, *Münchener Kommentar zum HGB* (Commentaire de Munich en ce qui concerne le Code de commerce), volume 7, art. 32 CMR, marg. 10, qui affirme un lien étroit avec le contrat de transport pour les prestations douanières, mais non pas pour les prestations de stockage fournies par le transporteur).

L'exigence d'un lien réel étroit avec le contrat de transport ne serait pas remplie dans le cas d'« opérations de transbordement » (dans le cas présent, transbordement de la marchandise du chemin de fer sur un navire) qui, (selon les affirmations du demandeur), ne sont effectuées qu'après que le mandat de transport ait été rempli avec la remise au destinataire prévu dans la lettre de voiture. La question de savoir si les opérations de transbordement mandatées par le défendeur constituaient un élément du contrat de transport ou présentaient un lien réel suffisamment étroit avec le contrat de transport, dépend tout d'abord du contenu de la lettre de voiture. Celle-ci sert de preuve – toutefois réfutable – (Schütz dans Straube, Code de commerce, § 426, marg. 3 ; Mutz dans *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, art. 11 CIM, marg. 4) – de la conclusion et du contenu du contrat de transport (art. 11, § 3 CIM ; Koller, *Transportrecht* (Droit de transport), art. 11 CIM, marg. 6 ; Mutz, op. cit., art. 11, marg. 4). L'établissement et l'acceptation de la lettre de voiture constitue (avec l'acceptation de la marchandise) également la condition pour la conclusion du contrat de transport soumis à la CIM (art. 11, § 1 CIM ; Schütz, op. cit., § 426, marg. 1 ; Mutz, op. cit., art. 11, marg. 2, 3 et 4 ; Koller, op. cit., art. 11 CIM, marg. 4 et 6).

Partant du principe que les opérations de chargement font en tout cas partie du contrat de transport conformément à l'article 3, § 2 CIM, le Tribunal de première instance n'a pas fait de constatations en ce qui concerne le contenu de la lettre de voiture. Il n'est notamment pas

défini qui était, selon le contenu du contrat de transport, destinataire de la marchandise à Anvers. Or, conformément à l'article 13, lettre b) CIM cette indication aurait dû obligatoirement figurer sur la lettre de voiture. Il n'est également pas clair si le contrat de transport avait pris fin avec la remise de la marchandise au destinataire avant que les opérations de transbordement ne soient effectuées. Il ne peut donc pas encore être déterminé si les opérations de transbordement facturées par le demandeur ont encore été effectuées (comme l'estime le défendeur) dans le cadre du contrat de transport ou d'un lien réel étroit avec ce contrat et si elles sont soumises, tout comme le contrat de transport, aux dispositions de l'article 58 CIM relatives à la prescription. La cassation de l'arrêt du Tribunal de première instance en vue d'un nouvel arrêt suite à un complément de procédure ne suscite donc pas de réserves.

[Décision accessoire concernant les dépens]

(Extrait de : European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, n° 3-2005, p. 395-399)

(Traduction)

Bibliographie

Kunz Wolfgang (Editeur), *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, 18^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} juin 2005

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 1/2005, p. 25). Outre l'éditeur, environ 20 autres auteurs participent à l'élaboration de ce recueil.

Le recueil comporte maintenant quatre tomes. Les deux premiers tomes sont consacrés au droit de la République fédérale d'Allemagne, le troisième au droit des Länder et au droit européen et le quatrième couvre les catégories « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ». Chaque tome comporte un aperçu rapide des lois, ordonnances et autres règlements ainsi qu'un sommaire concernant l'ensemble du recueil.

La 18^{ème} livraison complémentaire porte principalement sur une mise à jour des textes de loi. Par ailleurs, le texte de la loi de 2003 relative à la création d'une société de financement des infrastructures pour le financement des voies de transport nationales est complété par un bref commentaire de M. Zumpe.

L'accent de la mise à jour porte, dans le domaine du droit national, - conformément au développement intervenu entre temps dans le domaine du droit international (ADR et RID) – sur les prescriptions concernant le transport des marchandises dangereuses. Elle comporte l'ordonnance relative au transport national et transfrontalier des marchandises dangereuses par route et par chemin de fer dans la teneur de la publication du 3 janvier 2005. L'ordonnance relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen, également en date du 3 janvier 2005, qui sert à la transposition partielle de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil (modifiée dernièrement par la directive 2004/50/CE), dont l'annexe constitue un catalogue des critères relatifs à la nécessité d'une autorisation de mise en service suite à des modifications apportées à des véhicules ferroviaires, a été nouvellement introduite dans le recueil.

Dans le domaine du droit européen, la directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité ferroviaire (directive 2004/49/CE) a été introduite et prise en compte dans d'autres directives reproduites dans le recueil, dont le libellé a été modifié par cette directive.

Le « droit ferroviaire » s'est développé petit à petit 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 dans le domaine ferroviaire.
(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° 3097/2005, p. 596/603 – Faut-il préciser le mode ? (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 4/2005, p. 2 - Responsabilité en droit international routier et maritime / Haftung im internationalen Straßen- und Seebeförderungsrecht /

Liability under the law of international carriage by road and by sea (G. Mutz)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N°3/2005, p. 293-301 – Carrier's Liability in Cross-Border Air Cargo Substitute Transportation (M. Clarke)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 39-40/2005, p. 50/51 – Des fonds pour le fer. Développements récents du financement ferroviaire européen (M. Metz)