



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

1/2008

116^e Année • Janvier - Mars

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Listes des lignes 1999
Liste des lignes maritimes et de navigation
intérieure CIV, p. 1

Questions juridiques concernant la COTIF

Présomption de dommage en cas de réexpédition,
p. 1

Publications et liens intéressants, p. 5

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN
Berne, 25-28.3.2008, p. 6

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission économique des Nations Unies pour
l'Europe (CEE/ONU)
Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 19-21.2.2008 –
p. 8

Commission des Nations Unies pour le droit
commercial international (CNUDCI)
Groupe de travail III (Droit de transport) – 21^{ème} session – Vienne,
14-25.1.2008 – p. 9

Union internationale des chemins de fer (UIC)
Groupe juridique – Paris, 19.2.2008 – p. 10

Jurisprudence

Hof van Cassatie van België – Arrêt du 18.5.2007 – Absence de
lettre de voiture – Qualité d'agir (CIM), p. 10

Bibliographie

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und
Lagerrecht (Droit des entreprises de commission de transport, du
fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec
commentaires, livraison complémentaire 1/08, état janvier 2008,
p. 13

Last but not least

Sortilège de la littérature technique, p. 13

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

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
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'OTIF

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Liste des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général n° 9 du 3 janvier 2008

Chapitre « Allemagne »

Inscription des lignes de navigation suivantes :

- *Dagebüll – Amrum (15.03-26.10)*, exploitée par la société « Wyker Dampfschiffahrts-Reederei Föhr-Amrum GmbH » (DE-25938 Nordseebad Wyk auf Föhr) ;
- *Hamburg – Helgoland (20.03-26.10)*, exploitée par la société « FRS Helgoline GmbH & Co. KG » (Postfach 26 26, DE-24916 Flensburg) ;
- *Konstanz – Ermadingen – Reichenau*, coexploitée par la société « Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS) » (Friedrichshafenerstrasse 55a, Postfach 77, CH-8590 Romanshorn)

et la société « Bodensee Schifffahrtsbetriebe GmbH (BSB) » (Hafenstraße 6, DE – 78462 Konstanz).

En raison de l'inscription de ces lignes de navigation et des modifications apportées au chapitre Allemagne, le chapitre est réédité.

Voir COTIF 1999, article 24, §§ 1, 3-5.

Questions juridiques concernant la COTIF

Présomption de dommage en cas de réexpédition

Application de l'article 28, § 3 CIM
dans les transports avec la lettre de voiture
CIM/SMGS – une nouvelle disposition
du SMGS entre en vigueur

Quelques nouvelles dispositions du SMGS entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2008 (v. décisions du Groupe de pilotage CIM/SMGS, Bulletins 3/2007, p. 46/47 et 4/2007, p. 67). Certains de ces ajouts transposent dans le SMGS les solutions trouvées dans le cadre du projet CIT-OSJD « Interopérabilité du droit de transport », à l'élaboration desquelles l'OTIF a participé : modèle du procès-verbal de constatation CIM/SMGS, relevé des wagons et des conteneurs (un document pour des rames de wagons et des groupes de conteneurs), procédure

d'admission de relations de trafic avec utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS et présomption lorsque le lieu du dommage n'est pas connu dans des transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS. Ces dispositions et ces modèles de documents atténuent les inconvénients que subissent les clients du transport ferroviaire du fait de la coexistence des deux régimes de droit de transport, que sont la CIM et le SMGS. Ils offrent des avantages notables à ceux qui utilisent la lettre de voiture CIM/SMGS, par rapport à ceux qui – pour quelque raison que ce soit – recourent pour leurs transports à la traditionnelle réexpédition, avec une lettre de voiture séparée pour chaque contrat de transport.

L'article 23, § 10 SMGS est l'une de ces nouvelles dispositions. Les propositions pour cette nouvelle disposition ont été élaborées par le Groupe juridique CIM/SMGS, puis présentées à la réunion d'experts de la Commission « Droit de transport » de l'OSJD, en juillet 2007, avant d'être finalement adoptées par cette Commission au cours de sa session annuelle, en octobre 2007. L'article 23, § 10 introduit la présomption en cas de réexpédition dans le SMGS, ce qui a une répercussion directe sur l'application de l'article 28, § 3 CIM. Les deux dispositions prévoyant une présomption de droit pour les envois réexpédiés lorsque le lieu du dommage n'est pas connu, l'on peut considérer que ces dispositions sont parallèles, même si ce parallélisme n'est que partiel, comme précisé ci-dessous. Dans le cadre du parallélisme ainsi créé, l'article 28, § 3 CIM pourra être appliqué à compter du 1^{er} juillet 2008.

Historique

La présomption de droit en cas de réexpédition a une longue histoire. Le problème s'est posé dès le début du siècle dernier : le lésé était dépouillé de son action en dommages-intérêts née du contrat de transport lorsqu'il n'était pas en mesure de fournir la preuve au cours de l'exécution duquel des deux contrats de transports successifs le dommage s'était produit. Il s'agissait à l'époque de cas dans lesquels un transport national précédait un transport effectué conformément à l'ancienne Convention sur le transport international de marchandises par chemin de fer (Convention internationale de Berne, CIB) ou de cas dans lesquels le transport était effectué sur la base de deux contrats de transport successifs soumis à la CIB. Une jurisprudence très défavorable pour les usagers des chemins a eu pour conséquence que des premières propositions destinées à solutionner ce problème ont été discutées dès la 4^{ème} Conférence de révision (1932). Lors de cette Conférence de révision, une disposition a été adoptée, aux termes de laquelle il y a présomption que le dommage s'est produit au cours de l'exécution du dernier contrat

de transport. Cette disposition était toutefois très restrictive : elle ne couvrait qu'une petite partie des cas dans lesquels il ne pouvait être établi sous quel contrat de transport successif le dommage s'était produit. La présomption ne pouvait s'appliquer que lorsque le transport précédent et le transport suivant étaient soumis à la CIM.

Lors de la 5^{ème} Conférence de révision (1952), cette disposition a été étendue aux cas dans lesquels les transports subséquents étaient soumis à différents droits de transport. La présomption de dommage était toutefois soumise à la condition que la CIM eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire. Dans le cas d'une réexpédition CIM-SMGS, la présomption de dommage n'entraîne donc en ligne de compte que si le transport SMGS était effectué dans des Etats qui étaient également Parties à la CIM.

Lors de la révision partielle en 1989, cette disposition a encore été étendue. Une disposition spécifique relative à la réexpédition SMGS-CIM a été introduite dans l'article 28, § 2, al. 2 CIM 1980. Lors de la révision en profondeur de la COTIF, qui s'est achevée par l'adoption du Protocole de Vilnius en 1999, cette disposition a été reprise dans l'article 28, § 3 CIM. En cas de réexpédition SMGS-CIM, il n'importe plus que les RU CIM eussent été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination. La présomption de dommage s'applique en cas de réexpédition d'envois en provenance du domaine du SMGS et réexpédiés conformément à la CIM à la seule condition que la même présomption soit prévue en faveur des envois du domaine CIM réexpédiés en direction du SMGS (réciprocité). Cette condition n'étant pas remplie jusqu'à présent, les articles 38, § 2, al. 2 CIM 1980 ou 28, § 3 CIM 1999 n'ont jamais été appliqués.

Article 28 CIM et article 23, § 10 SMGS – Objet de la réglementation

Les deux articles prévoient une présomption réfutable applicable en cas de réexpédition. Il est présumé que le dommage (perte partielle ou avarie de la marchandise) s'est produit sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition. Il s'agit d'un renversement de la charge de la preuve en ce qui concerne l'une des conditions de base pour la responsabilité du transporteur, à savoir que le dommage s'est produit au cours de la période entre la prise en charge de la marchandise, qui a lieu dans ces cas lors de la réexpédition, et la livraison de la marchandise.

Conformément à l'article 28, § 3 CIM, cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une « convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux RU CIM », donc au SMGS, et lorsque cette convention contient « une même présomption de droit » en faveur des envois expédiés conformément aux RU CIM.

Cette condition de réciprocité est remplie à partir du 1^{er} juillet 2008 avec l'entrée en vigueur du nouveau paragraphe 10 de l'article 23 SMGS – en ce qui concerne les envois avec la lettre de voiture CIM/SMGS. Le nouvel article 23, § 10 SMGS est libellé comme suit :

« Lorsque dans le cadre d'un transport de marchandises avec la lettre de voiture CIM/SMGS en provenance de pays qui ne participent pas à la présente convention, une avarie ou une perte partielle de la marchandise est constatée après l'apposition du timbre à date sur la lettre de voiture CIM/SMGS au lieu de réexpédition et que le chemin de fer qui applique le SMGS a accepté l'envoi sans irrégularités apparentes, il est présumé jusqu'à preuve du contraire, que l'avarie ou la perte partielle s'est produite pendant l'exécution du contrat de transport dans le domaine du SMGS.

Lorsque dans le cadre d'un transport de marchandises avec la lettre de voiture CIM/SMGS en provenance de pays qui participent à la présente convention, une avarie ou une perte partielle de la marchandise est constatée après l'apposition du timbre à date sur la lettre de voiture CIM/SMGS au lieu de réexpédition et que le chemin de fer qui applique le SMGS a accepté l'envoi sans irrégularités apparentes, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que l'avarie ou la perte partielle s'est produite pendant l'exécution du contrat de transport dans le domaine des RU CIM.

Cette présomption s'applique, que la marchandise ait ou n'ait pas été transbordée dans un wagon à écartement différent. »

Dans cette disposition du SMGS, la réciprocité est exprimée par le fait qu'elle évoque les deux sens de trafic. Le deuxième paragraphe, dans lequel est formulée une présomption de droit en faveur des envois SMGS dans le domaine de la CIM et qui est, bien sûr, de nature déclaratoire, couvre une partie de ce qui est réglé dans l'article 28, § 3 CIM. Il ressort clairement de la formulation tant du premier que du deuxième paragraphe, que seuls les transports de marchandises avec la lettre de voiture CIM/SMGS peuvent bénéficier de cette présomption de droit. Par contre, elle n'englobe pas les transports avec deux lettres de voitures distinctes; la

condition d'une présomption de droit identique en ce qui concerne de tels envois n'est toujours pas remplie¹.

Conditions de la présomption de droit

Les éléments suivants sont des conditions préalables à la présomption de droit :

- réexpédition
- du même envoi (même objet du transport)
- au même lieu (le lieu de la livraison du premier contrat de transport est en même temps le lieu de réexpédition)
- en état inchangé
- envoi sous la garde ininterrompue du transporteur
- dommage par avarie ou perte partielle
- constaté après la réexpédition
- en ce qui concerne la réexpédition CIM/SMGS, réciprocité (même présomption de droit en faveur d'envois transportés du domaine d'application de la CIM vers le domaine d'application du SMGS).

Présomption de droit identique

En comparant l'article 28 CIM et l'article 23, § 10 SMGS, l'on peut constater que l'élément « sous la garde ininterrompue du transporteur » n'est pas expressément mentionné dans la disposition du SMGS. Cela a été motivé par les experts du SMGS par le fait qu'il ressort du Guide Lettre de voiture CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS), qui fait également partie intégrante du SMGS (Annexe 22), que l'envoi reste sous la garde ininterrompue du transporteur, respectivement du chemin de fer. Le Guide Lettre de voiture CIM/SMGS prévoit également que le lieu de la livraison conformément au premier contrat de transport est en même temps le lieu de réexpédition du même envoi sur la base du deuxième contrat de transport. Nonobstant cela, des problèmes ne peuvent pas être entièrement exclus dans les cas où – malgré l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS – la manière de procéder à la réexpédition prévue dans le Guide ne serait pas respectée, de sorte que l'envoi ne serait, momentanément, pas sous la garde

¹ Une extension de la présomption de droit à des envois avec deux lettres de voiture distinctes devrait être examinée dans le cadre de la révision du SMGS.

du transporteur. Lors des transports du domaine d'application du SMGS vers le domaine d'application de la CIM, l'élément « sous la garde ininterrompue du transporteur » demeure l'une des conditions pour l'application de la présomption.

« Présomption de droit identique » signifie le même effet juridique dans des cas parallèles. Dans la mesure où (tant que) l'étendue des cas couverts par le SMGS est plus étroite, c'est-à-dire limitée aux transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS, alors que les dispositions parallèles dans les RU CIM concernent tous les transports SMGS-CIM, cela signifie qu'il y a un parallélisme du moins en ce qui concerne les transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS. Cette différence ne constitue pas un obstacle à l'application de la présomption de droit dans le domaine de la CIM. Si toutefois un tribunal d'un Etat membre de la COTIF devait juger que la présomption nouvellement introduite n'était pas une présomption de droit identique, étant donné qu'elle ne couvre pas tous les cas de réexpédition CIM/SMGS, il convient de retenir que la réglementation relative à cette présomption de droit peut en tout cas être convenue contractuellement, du moins par les transporteurs CIM. Une telle présomption de droit qui facilite la situation en matière de preuves de l'autre partie contractante, signifie en effet que le transporteur assume une responsabilité plus lourde, ce que l'article 5 CIM lui permet de convenir contractuellement.

Sens de la présomption de droit

Cette présomption de droit a pour but de faciliter la situation du destinataire final lésé en matière de preuves, en lui épargnant de devoir apporter la preuve, qui devrait être apportée dans les deux droits de transport, mais qu'il est parfois difficile d'apporter après la réexpédition, que le dommage s'est produit au cours de la période entre la prise en charge de la marchandise (au lieu de réexpédition) et la livraison au lieu de destination final. Le transporteur est toutefois libre de prouver que le dommage ne s'est pas produit au cours du dernier contrat de transport.

Effets de la présomption de droit

La présomption valable jusqu'à preuve du contraire, que le dommage s'est produit au cours du dernier contrat de transport, a des effets sur toutes les questions essentielles pour l'exercice des actions en dommages-intérêts : qualité pour agir (légitimation active), qualité pour être actionné (légitimation passive), montant de l'indemnité, extinction et prescription.

- Le destinataire du dernier contrat de transport est l'ayant-droit;
- les actions peuvent être exercées contre le (les) transporteur(s) du dernier contrat de transport;
- le montant de l'indemnité est fonction du dernier contrat de transport (valeur de la marchandise au jour et au lieu de la réexpédition, indication de la valeur ou de l'intérêt à la livraison conformément au dernier contrat de transport);
- l'extinction et la prescription de l'action sont fonction du dernier contrat de transport.

En absence d'une de ces conditions, la présomption ne s'applique pas. Toutefois, la demande en indemnisation est jugée sur la base du dernier contrat si un dommage est constaté et qu'une réclamation est présentée au lieu de destination. La personne lésée devrait cependant prouver que le dommage s'est produit au cours du dernier contrat de transport.

Application de la présomption de droit et son importance pour la pratique dans les transports ouest-est et est-ouest

Dans les trafics ouest-est et est-ouest, des situations très différentes peuvent se présenter en ce qui concerne la réexpédition et en ce qui concerne le transbordement, rendu nécessaire par des écartements de voie différents, à moins qu'il n'y ait eu adaptation automatique des wagons à un autre écartement. La constatation d'un dommage éventuel et son attribution au régime juridique de la CIM ou du SMGS sera plus facile ou plus difficile, en fonction du fait que le transbordement aura eu lieu au même endroit que la réexpédition ou que la marchandise aura été transbordée avant ou après la réexpédition dans des wagons à écartement différent.

Lorsque le transbordement et la réexpédition se font au même endroit, il sera possible à l'ouverture du wagon de constater si un dommage s'est produit au cours du premier contrat de transport. Si un dommage est constaté ultérieurement, il sera dans la plupart des cas possible d'attribuer ce dommage au deuxième contrat de transport, sans même avoir à recourir à la présomption de droit.

Lorsque le transbordement se fait avant la réexpédition, il sera également possible de constater de manière sûre qu'un dommage se sera produit antérieurement, au cours du premier contrat de transport. Cependant, la présomption pourrait jouer dans des cas dans lesquels les dommages sont seulement constatés ultérieurement.

C'est plutôt lorsque le transbordement se fait après la réexpédition qu'il sera le cas échéant difficile d'attribuer le dommage à l'un ou à l'autre des contrats de transport. C'est surtout dans ces cas là que la présomption pourra être utile. Lorsqu'un dommage est découvert au lieu du transbordement, après la réexpédition, il pourra selon le cas être difficile de constater sur quelle partie du transport ce dommage s'est produit. Même si la partie du transport entre le lieu de la réexpédition et le transbordement ne devait être qu'un court trajet frontalier, les manipulations des wagons avant l'accomplissement des formalités douanières et avant le transbordement, mais aussi les stationnements prolongés des wagons sur ces trajets frontaliers n'en comportent pas moins des dangers supplémentaires.

Dans la pratique, il ne sera pas possible d'exclure des cas dans lesquels le dommage n'aura pas été constaté à temps avant l'arrivée au lieu de destination, y compris les cas dans lesquels le dommage aurait, le cas échéant, pu se produire déjà avant la réexpédition, mais n'a été constaté ni lors de la réexpédition ni lors du transbordement. Aucun procès-verbal n'aura donc été établi avant l'arrivée au lieu de destination et il n'existera aucune autre preuve (p. ex. un procès-verbal de l'ouverture d'un wagon à des fins de contrôles frontaliers ou douaniers) et, lors du déchargement de la marchandise au lieu de destination, il sera tout de même clair que le dommage alors constaté s'est produit au cours du transport. Dans ces cas – probablement peu nombreux dans la pratique – la présomption de droit sera utile aux clients des entreprises ferroviaires dans le domaine du transport de marchandises.

(Traduction)

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3209/2008, p. 68/69 – Dommages aux marchandises. « Dommage » ou perte ? (M. Tilche)

Idem, n° 3211/2008, p. 108/109 – Préjudice commercial. Comment indemniser ? (M. Tilche)

Idem, n° 3212/2008, p. 121/122 – Valeur de la marchandise. Sur quoi se fonder ?; p. 125-127 – Arrimage. Prévenir les litiges (M. Tilche)

Idem, n° 3213/2008, p. 142/143 – Conventions internationales. Un carcan ? (M. Tilche)

Idem, n° 3216/2008, p. 195 – Cela n'arrive pas qu'aux autres ... (M. Tilche), Observations sur l'arrêt de la Cour d'Appel de Caen du 6 mars 2008 (Novatrans

contre S.A. JHM Transports et a.) – Transport ferroviaire. Retard. Délais garantis. Obligation essentielle. Manquement. Réparation intégrale du dommage (v. p. 204/205) ; p. 197/198 - Voyageurs. Spécificité française ; p. 199/200 – Traçabilité. Obligation cardinale (M. Tilche) ; p. 200-202 – CNUDCI. Qu'en attendre ? Points névralgiques du projet de la Convention sur le transport de marchandises effectué [entièrement ou partiellement] [par mer] exposés par P. Delebecque

Idem, n° 3214/2008, p. 155-159 – CMNI. Fluvial : dimension internationale (Ch. Hübner, M. Tilche) ; p. 160 – Emballage. En cas d'accident ... (M. Tilche, J.-M. Fabre) ; p. 163-164 – Retard. Dans l'œil du cyclone (M. Tilche)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Publications, éditions 1/2008 et 2/2008; Veröffentlichungen, Ausgaben 1/2008 und 2/2008; Publications, Editions 1/2008 and 2/2008

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 30/2008, S. 2 – BGH hilft Transporteuren. Neue Rechtsprechung hebt Messlatte für unbegrenzte CMR-Haftung an (J. Kohagen, B. Hector)

Idem, Nr. 34/2008, S. 7 – Spezial: DVZ-Rechtskonferenz. Kleine Änderung – große Wirkung. Haftungsfälle lassen sich durch Angebotsgestaltung verhindern oder begrenzen (J. Kohagen)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 1-2008, p. 3-15 – International Carriage of Goods: Ocean Carrier liability and the European Union (M. Katsivela)

Idem, No. 2-2008, p. 123-168 – Electronic documents and shipping practice not yet a married couple (R. Brunner)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2/2008, S. 67-78 – Der europäische Erfüllungsortsgerichtsstand des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO und Transportverträge (P. Mankowski); S. 78-84 – Die Schadensberechnung bei grobem Verschulden: Wertersatz – Schadenersatz? (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 3/2008, S. 89-102 – Montrealer Übereinkommen vs. Warschauer System. „Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what will the changes be?“ (E. Ruhwedel); S. 107-112 – Weitere Rechtsfragen zur CMNI – Bedienstete, Beauftragte, ausführende Beförderer (K. Ramming)

* * *

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, *Leitfaden für die Internationale Eisenbahnbeförderung, Das „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“* in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999; verfügbar als Online-Version (PDF) unter:

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/externe/leitfaden.html>

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 25-28 mars 2008

Les experts de 26 Gouvernements (dont les Etats-Unis d'Amérique) et 16 organisations internationales gouvernementales (dont la Commission européenne et l'OSJD) ou non gouvernementales (dont l'UIC, l'UIP, le CEN et l'IRU) ont participé aux travaux de cette session présidée par M.C. Pfauvadel (France). Près de 80 délégués étaient présents.

Comme lors de chaque 1ère session d'une période biennale, la Réunion commune s'est penchée sur des questions d'interprétation des nouvelles prescriptions mises en vigueur et sur des derniers amendements à la nouvelle version du RID/ADR, notamment en ce qui concerne les normes en voie de publication. Elle a également poursuivi l'examen des questions restées en suspens et abordé de nouvelles propositions d'amendement. Elle a en outre pris connaissance des travaux en cours au sein de groupes de travail siégeant dans l'intersession. Les principaux thèmes traités ont été les suivants :

Règlement intérieur pour la Réunion commune

Après la Commission d'experts du RID il y a quelques années, et le WP.15(ADR) récemment, il a été proposé que la Réunion commune adopte elle aussi un Règlement intérieur sur le modèle de celui du WP.15 qui, dans les grandes lignes est harmonisé avec celui de la Commission d'experts du RID. Pour tenir compte du fait que l'allemand est également une langue de travail et que les lieux de sessions diffèrent de celles du WP.15, il a été décidé de créer un Règlement intérieur propre à la Réunion commune et qui tienne compte de surcroît des spécificités de l'ADN. Les secrétariats ont été priés de préparer une adaptation pertinente. La procédure de vote adoptée avec réticence par le WP.15 (v. Bulletin 3/2006, p. 41), sur la base de celle de la Commission d'experts

du RID (quorum d'un tiers des Parties contractantes/ États membres, voix positives au moins égales aux tiers des participants de plein droit représentés lors du vote), a cependant fait l'objet de réserves, car cette procédure de vote pourrait conduire à des blocages en cas de vote sur des prescriptions n'intéressant que quelques pays et suscitant donc une forte abstention. Rappelons que cette procédure diffère de celle de la procédure de majorité simple prévue par le Règlement intérieur de la CEE-ONU qui permet d'adopter une proposition par exemple par 4 voix pour et 3 voix contre, ce qui ne constitue pas une décision convaincante.

Règles de procédure pour les documents informels

Les souhaits de l'IRU de renoncer au vote sur des documents qui ne sont pas parvenus aux secrétariats de la Réunion commune dans un délai de 12 semaines avant la session et la limitation des documents officiels et informels à traiter au cours d'une session n'ont pas été jugés appropriés par la Réunion commune qui a d'autre part considéré qu'il appartient au Président et aux secrétariats, lors de l'élaboration et de l'adoption de l'ordre du jour, de juger de l'opportunité ou non de traiter certains documents informels non urgents ou portant sur des sujets nouveaux. Le souhait de l'IRU est cependant fondé, car il n'est pas rare que des propositions tardives par le biais documents informels sont adoptées, sans que des associations telles que l'IRU aient eu le temps de consulter leurs membres.

Définition de « Liquide »

Cette question a fait l'objet d'un long débat au cours duquel il a été constaté que la définition de « liquide » et également de « solide » dans le RID/ADR/ADN diverge de celle des autres règlements, notamment du Règlement type. Si cette divergence est minime elle conduit notamment à des interprétations et applications différentes, voire contradictions. La Réunion commune a considéré qu'une harmonisation, également avec le Sous-comité d'experts du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), est impérative car elle conditionne toute la chaîne de transport (transport en citernes y compris). Cette harmonisation devrait également s'appliquer à la notion de « visqueux ». Dans l'attente d'une proposition du représentant des Etats-Unis d'Amérique au Sous-comité d'experts de l'ONU, la Réunion commune a convenu de considérer ce qui suit :

- si le critère du point de fusion s'applique, la matière doit être classée comme liquide,

- si le critère du point de fusion ne s'applique pas, la matière peut être classée comme solide, dès lors que l'une des deux méthodes appliquées (ASTM ou pénétromètre) aboutit à ce résultat.

Création d'un registre pour les conseillers à la sécurité

Les avis ont été partagés sur la nécessité de créer un tel registre, mais la majorité des délégués qui se sont prononcés n'a pas approuvé cette obligation de communiquer systématiquement l'identité du conseiller à la sécurité et la tenue d'un registre.

Définition des obligations de sécurité des participants (déchargeurs)

Les avis étaient partagés sur l'introduction d'une définition de déchargeur et de dispositions relatives à leurs obligations. Certains délégués appuyaient la proposition estimant que les obligations lors des opérations de déchargement ne sont pas actuellement bien définies. D'autres estimaient que l'on pourrait régler le problème en déterminant plus précisément les obligations du destinataire lorsqu'il agit en tant que déchargeur, et d'autres que la fonction de déchargeur peut être assumée par différents types d'intervenants, et que le déchargement peut faire intervenir plusieurs intervenants à la fois, dont les responsabilités respectives sont souvent fixées par la réglementation nationale et dont les obligations peuvent relever d'autres règlements tels que la sécurité sur le lieu de travail ; ils n'étaient pas favorables à l'introduction de dispositions qui pourraient poser davantage de problèmes par exemple d'incompatibilités entre instruments juridiques différents (v. également Bulletins 4/2005, p.57-58 et 1/2006, p. 4).

Après de longues discussions, la représentante de l'Espagne a proposé d'organiser un groupe de travail informel à ce sujet, à condition toutefois qu'il y ait un soutien de principe de la Réunion commune pour introduire effectivement des dispositions concernant ce sujet. La Réunion commune s'est prononcée majoritairement en faveur du principe et a donc accepté l'offre du Gouvernement de l'Espagne. Le mandat de ce groupe informel sera le suivant :

- a) Déterminer les éventuelles obligations des entreprises chargées du déchargement, et clarifier les rôles respectifs des divers intervenants;
- b) Evaluer la possibilité alternative de régler le problème par une clarification du rôle du destinataire et de la façon dont il peut faire appel à des sous-traitants;

- c) Examiner les problèmes induits par chacune des propositions présentées, tels que la création de nouvelles obligations pour des intervenants qui n'ont pas les moyens d'y satisfaire ;
- d) Examiner la question du partage des obligations du déchargeur par différents intervenants ;
- e) Examiner la question en tenant compte du contexte spécifique de chaque mode de transport (rail, route, voies de navigation intérieures) ;
- f) Soumettre un rapport et des recommandations à la Réunion commune.

Normes

Après avoir pris connaissance des informations fournies par le représentant du CEN sur les probabilités de publication des nouvelles éditions des normes EN 14025 et EN 13094, la Réunion commune s'est prononcée pour la procédure suivante pour les références à insérer dans l'édition 2009 :

- la norme EN 14025:2008 qui sera publiée en mai sera référencée dans les textes de notification pour le 1^{er} janvier 2009 après approbation par le WP.15 et la Commission d'experts du RID,
- la norme EN 13094:2008 qui ne sera publiée qu'après les réunions du WP.15 et de la Commission d'experts du RID en mai sera référencée dans un amendement au 1^{er} juillet 2009 après approbation par la Réunion commune de septembre, et par les sessions d'automne du WP.15 et de la Commission d'experts du RID.

La Réunion commune a été d'avis que la mesure transitoire générale de 6 mois de l'application du RID/ADR n'est pas applicable aux normes obligatoires. Les dates d'application des normes indiquées sont à respecter. Il s'agit-là d'une question d'interprétation se basant sur la teneur de la mesure transitoire générale « Sauf prescriptions contraires ... ».

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI)

70^{ème} session

Genève, 19-21 février 2008

Comme de coutume, l'OTIF a participé, au moins partiellement, à la session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, qui s'est tenue du 19 au 21 février 2008.

Il est à noter que le Bureau du Comité a adopté, sur proposition du secrétariat, une nouvelle structure pour les sessions du Comité. Les sessions seront divisées en trois parties : questions de fond (d'ordre politique), questions techniques et établissement du rapport.

La 70^{ème} session du Comité a été organisée sur cette base.

Aussi, le premier jour de la session a été consacré à un débat des Ministres des Transports de la région Europe-Asie sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie. Le Secrétaire général a représenté l'OTIF au cours du débat.

A l'issue de ce débat, les Ministres ou les hauts représentants de 18 Etats¹ ont signé une déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie² dans laquelle

- ils confirment leur soutien au projet commun CEE-CESAP et à sa poursuite,
- ils approuvent les axes Europe-Asie recensés et leur construction à titre prioritaire,
- ils appuient la mise au point d'un mécanisme qui assurera à l'avenir une coordination et une

surveillance efficaces des activités liées au projet, et

- ils invitent les gouvernements, les organisations internationales et les donateurs potentiels à envisager d'apporter l'aide financière nécessaire pour poursuivre sans discontinuer le projet dans une nouvelle phase II (2008-2011).

En ce qui concerne les questions se rapportant aux travaux du Comité en général, différents points intéressant l'OTIF étaient inscrits à l'ordre du jour : transports et sûreté, lettre de voiture électronique et facilitation du passage des frontières en transport international ferroviaire.

Le Comité a approuvé le rapport final du Groupe multidisciplinaire d'experts sur la **sûreté des transports intérieurs**. Il a demandé à ses organes subsidiaires de donner promptement suite aux recommandations que ce rapport contient. Il a, par ailleurs, invité le Président et les membres du Groupe multidisciplinaire d'experts de trouver des moyens appropriés pour poursuivre leurs travaux d'ici sa dernière session, qui devrait se tenir deux mois avant la prochaine session du Comité en 2009. Le Comité s'est, d'autre part, félicité de l'intention de la Russie d'organiser une conférence internationale sur les questions relatives à la sûreté en matière de transports intérieurs. Il a, enfin, salué le fait que le Forum international des transports organisera, les 27 et 28 novembre 2008, une table ronde sur la sûreté, la perception du risque et l'analyse coûts-avantages.

Le Comité a approuvé, le 20 février 2008, le texte final du Protocole additionnel à la **CMR** concernant la **lettre de voiture électronique**³. Le Protocole sera ouvert à signature à Genève du 27 au 30 mai 2008 et, après cette date, au siège des Nations Unies jusqu'au 30 juin 2009. 12 Etats ont d'ores et déjà déclaré leur intention de signer ce Protocole⁴.

En ce qui concerne la **facilitation du passage des frontières en transport international ferroviaire**, le Comité a été informé des travaux en cours sur le projet d'Annexe 9 (franchissement des frontières par rail) à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises. Il a exprimé le vœu que les questions en suspens entre la Communauté européenne, l'OSJD

1 Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan (avec réserves), Belarus, Bulgarie, Chine, Géorgie, Grèce, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldavie, Mongolie, Roumanie, Russie, Turquie, Ukraine et Ouzbékistan.

2 http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/min_jointstatement.htm

3 <http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc1/ECE-TRANS-2008-CRP-01a1f.pdf>

4 Albanie, Arménie, Belgique, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Pays-Bas, Norvège, Russie, Slovaquie, Suède et Suisse.

et l'OTIF soient résolues d'ici la prochaine session (début juin 2008) du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) afin que le WP.30 puisse poursuivre ses discussions. En ce qui concerne le projet de nouvelle Convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, le Comité a pris note des difficultés liées à la révision de la Convention existante de 1952. Il a invité le WP.30 et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à coopérer en vue de trouver une solution appropriée.

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

Groupe de travail III (Droit de transport)

21^{ème} session

Vienne, 14-25 janvier 2008

Lors de la session susmentionnée du Groupe de travail, l'OTIF était représentée, au cours de la deuxième semaine de conférence, en tant qu'observateur par le suppléant du Secrétaire général.

Les délibérations étaient basées sur le projet d'une Convention sur le transport de marchandises effectué [entièrement ou partiellement] [par mer]¹. Ce projet a été soumis à une dernière lecture dans le but de clarifier tous les problèmes encore en suspens (textes entre crochets).

Le titre devra désormais être plus précisément : « Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea » (Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer).

Dans les définitions ont notamment été supprimés le « Consignor », dont la signification ne correspond pas à celle dans d'autres conventions (p. ex. la CIM, où elle correspond plutôt au « shipper »), ainsi que toutes les mentions dans le reste du texte. Par ailleurs, il a été procédé à une optimisation des définitions pour « Transport document », « Electronic transport record » et « Holder ».

¹ Doc. CNUDCI A/CN.9/WG III/WP.101, disponible sur le site Internet de la CNUDCI, www.uncitral.org, où se trouvent également les autres documents de session (WP.102-WP.103) et le rapport (A/CN.9/645).

La discussion, comme prévu de nouveau très longue et controversée, sur les limites de responsabilité en cas de non respect des obligations du transporteur, s'est achevée en fixant une limite de 875 DTS par colis et 3 DTS par kilogramme ainsi que deux fois et demi la valeur de la marchandise en cas de perte due à un retard. Ces dispositions, pour lesquelles une procédure de modification simplifiée n'a finalement quand même pas été retenue, sont valables pour l'ensemble du transport (porte-à-porte).

La règle de calcul pour les colis/unités de chargement consolidés dans des conteneurs, sur des palettes etc. (responsabilité pour les colis uniquement s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport) a été complétée par une règle pour les colis/unités de chargement compris dans des véhicules routiers et wagons de marchandises.

Les dispositions spéciales pour les contrats de volume ont été maintenues, en modifiant toutefois le libellé, afin d'éviter, dans la mesure du possible, que de tels contrats soient abusivement conclus dans le but d'éviter des dispositions de responsabilité.

L'article sur les conventions internationales qui règlent le transport de marchandises par d'autres modes de transport a été adopté – ce dont il faut se réjouir – sans modification dans la nouvelle teneur élaborée par le Secrétariat, qui prend désormais en compte avec précision, en excluant les transports maritimes en complément à un transport ferroviaire, le conflit possible en relation avec l'application étendue de la CIM aux transports maritimes (art. 1, § 4 CIM, art. 24, § 1 COTIF).

Par ailleurs, les contrats de transport pour les voyageurs et leurs bagages ont été entièrement exclus de la Convention.

Il a finalement été convenu que la Convention devra entrer en vigueur un an après que le 20^{ème} Etat a déposé son instrument.

Le Groupe de travail a ainsi achevé ses travaux. Le projet de Convention joint en annexe à son rapport sera maintenant transmis aux Gouvernements pour prise de position et soumis à la Commission (CNUDCI) pour approbation lors de sa 41^{ème} session annuelle (16 juin – 3 juillet à New York).

(Traduction)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Groupe juridique

Réunion d'information
sur les garanties internationales
portant sur le matériel roulant ferroviaire

Paris, 19 février 2008

Le suppléant du Secrétaire général a participé pour l'OTIF à la réunion, qui s'est tenue au siège de l'UIC en présence de son Directeur général, M. Aliadière, et sous la présidence de Mme Henuset (SNCB) et était entièrement consacrée à la question de l'importance de la Convention du Cap et du Protocole de Luxembourg pour les chemins de fer.

Lors de sa présentation, il a souligné que le terme « matériel roulant ferroviaire » était défini, dans le Protocole de Luxembourg, d'une manière très large, de manière à ce que des nouveautés techniques sont pris en compte et des objets pour le transport urbain (trams) et suburbain (RER) sont également inclus. Il a également mentionné les raisons qui ont plaidé en faveur de créer, après le domaine aéronautique, également pour le domaine ferroviaire un tel registre international portant sur les garanties internationales ainsi que les avantages spécifiques qui y sont liés. Il a apporté des indications détaillées sur la question de savoir ce qui peut être enregistré par qui et avec quelle conséquence juridique ainsi que sur la question des conditions qui découlent de ces fonctions envers le Conservateur du registre ainsi que l'équipement et l'efficacité du registre. Il a clôturé sa présentation avec une représentation du statut quo et un aperçu sur la suite de la procédure jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole, qui comprend en particulier la nomination du Conservateur du registre, la structure du registre, la mise en place de l'Autorité de surveillance et la préparation de la fonction de secrétariat de l'OTIF.

D'autres conférenciers étaient le Professeur Kronke, Secrétaire général de l'UNIDROIT, Mme Dreyfus Cloarec, Directrice du Comité directeur de l'EURO-FIMA, M. Poulain de la société d'avocats Armfelt & Associés et M. Rosen, Président du Rail Working Group, dont les conférences ont également abordé les aspects positifs de la situation juridique internationale uniforme ainsi créée et les avantages qui en résultent dans le cadre du financement de matériel roulant ferroviaire.

(Traduction)

Jurisprudence

Hof van Cassatie van België

Arrêt du 18 mai 2007¹

Une action en dommages et intérêts peut être intentée contre le transporteur ferroviaire en l'absence d'une lettre de voiture pour autant que le lien contractuel entre l'ayant-droit et le transporteur soit établi.²

Cf. article 54 CIM 1980³

(L'arrêt a été rendu en néerlandais. Il a été publié dans la revue *European Transport Law/Droit européen des transports* No. 5-2007, p. 656-660.)

Résumé des faits et de la procédure :

- Un accident se produit sur un terminal de transport combiné rail-route. Le terminal était exploité par le chemin de fer. Lors de sa manipulation, pendant les manœuvres de chargement, une remorque tombe d'une grue mobile sur une autre remorque, déjà chargée sur un wagon. Aucune lettre de voiture n'avait été établie.
- Le transporteur routier, client fidèle de la société de ferroutage qui a organisé le transport combiné, refuse de payer les factures établies pour d'autres envois. Estimant que le traitement du dommage prend beaucoup trop de temps, il règle la question à sa manière (compensation pour le montant du dommage subi).
- Au bout de quelques années, le chemin de fer finit par décliner la responsabilité de l'accident survenu sur son terminal, le grutier ayant suivi les instructions du transporteur routier, lui-même client de la société de ferroutage.

1 No. C.06.0435.N

2 Le principe directeur a été repris de la revue *European Transport Law/Droit européen des transports* et adapté sur le plan rédactionnel. Il pourrait sans problème être applicable à une relation contractuelle sous CIM 1999. Pour une relation contractuelle conformément à la CIM 1980, cela semble problématique dans la mesure où la lettre de voiture devait être considérée en tant qu'élément constitutif pour la conclusion du contrat de transport (v. art. 11, § 1 CIM 1980).

3 Cf. article 44 CIM 1999

- Devant le tribunal de 1^{ère} instance, la société de ferroutage proteste contre la compensation faite par son client et assigne, en même temps, le chemin de fer en garantie (financière).
- Le tribunal de 1^{ère} instance statue sur la prescription des factures (compensées). Puisque celles-ci n'ont rien à faire avec l'accident et qu'elles tombent sous le coup de la prescription annale (CIM), la procédure vis-à-vis du chemin de fer devient sans objet.
- Face à ce jugement, la société de ferroutage s'incline en ce qui concerne la prescription des factures en cause ; par contre, elle interjette appel sur le volet « chemin de fer », exerçant ainsi une action judiciaire contre ce dernier.
- Le juge d'appel – par après confirmé par la Cour de Cassation (la plus haute juridiction) – donne raison à la société de ferroutage.

L'absence de qualité d'agir de la société de ferroutage a constitué l'un des points des discussions. Argument du chemin de fer : puisque la société de ferroutage n'était pas l'ayant-droit (absence de lettre de voiture), elle ne pouvait pas exercer une action contre le chemin de fer (art. 54, §§ 3 et 4 CIM 1980). Il n'y avait pas de contrat de transport. Il n'en demeure pas moins que la Cour d'Appel constate que l'article 54, § 4 CIM 1980 stipule bien que l'expéditeur le destinataire pour exercer les actions judiciaires doit produire la lettre de voiture, si celle-ci lui a été remise. Selon la Cour, l'obligation de présenter la lettre de voiture n'existe cependant pas quand le transporteur ferroviaire n'a pas accepté le transport et que, par voie de conséquence, il n'a pas délivré de lettre de voiture. Selon la Cour, la raison pour laquelle aucune lettre de voiture n'avait été remplie s'explique par le fait que la charge à envoyer, à transporter, avait été abîmée pendant le chargement et qu'elle avait été retournée à l'usine par camion.

Toujours selon la Cour, l'établissement d'une lettre de voiture constitue la preuve de l'existence d'un contrat de transport et de son contenu. Mais le contrat de transport est, en principe, un contrat

consensuel.⁴ La Convention CIM ne prévoit d'ailleurs pas de sanction en cas d'absence d'une lettre de voiture.

Donc, l'obligation pour le demandeur de présenter une lettre de voiture n'existe pas lorsque le transporteur ferroviaire n'a pas accepté l'envoi au transport et que, logiquement, il n'a pas délivré de lettre de voiture.

(Communication directe)

Extraits de l'arrêt :

SNCB Holding, société de droit public dotée de la personnalité juridique, ... la demanderesse,

contre

Société anonyme belge de transport au moyen du système combiné rail-route ...

I. Procédure devant la Cour

Le pourvoi en cassation est formé contre l'arrêt rendu le 6 mars 2006 par la Cour d'Appel de Bruxelles.

II. Moyens en cassation

Dans sa requête, la demanderesse avance deux moyens.

Premier moyen

....

Deuxième moyen

Dispositions légales violées

...

4 Le fait que la Cour a basé son raisonnement sur l'idée que la CIM 1980 ne prévoyait pas de contrat de transport réel et solennel mais un contrat consensuel, lui a permis d'attribuer le dommage à l'exécution du contrat de transport CIM. Cf. cependant R. Rodière, B. Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, 4^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1984, n° 135, p. 179 (« ... Le contrat apparaît comme à la fois solennel et réel. »). V. Également énoncés de G. Mutz concernant le contrat de transport CIM en tant que contrat réel et solennel dans Münchener Kommentar (Commentaire de Munich), Editions C.H. Beck, Munich 1997, Handelsgesetzbuch (Code de commerce), Tome 7, Transportrecht (Droit de transport), p. 1557. Partant de cette conception – appliquée au cas présent – l'on devrait plutôt se poser la question suivante : le chargement de la remorque sur le wagon était-il effectué en l'occurrence dans le cadre d'un contrat annexe au contrat de transport ? Si tel était le cas, il s'agirait de la responsabilité en vertu du présent contrat – conclu selon le droit national – et non pas de la responsabilité en vertu d'un contrat de transport CIM.

- L'article 54, § 3 et 4, des Règles uniformes concernant le contrat de transport ferroviaire international de marchandises⁵.

Décisions contestées

Les juges en appel déclarent l'appel de la défenderesse devant une juridiction supérieure recevable et fondé et condamnent la demanderesse au paiement de 10.426,18 €, majorés des accessoires, sur la base de la considération suivante :

« C'est à tort que la demanderesse tente de soutenir au motif de l'absence de lettre de voiture qu'il n'y aurait pas de contrat de transport par chemin de fer, de telle sorte que la défenderesse ne pourrait démontrer qu'elle possède la qualité en vue d'intenter une action contractuelle.

L'absence de lettre de voiture trouve son origine dans le fait que la charge à acheminer avait été endommagée dès l'opération de chargement et qu'elle n'avait pas été transportée par la suite par chemin de fer mais renvoyée par camion au fabricant.

L'émission d'une lettre de voiture prouve qu'il y a eu contrat de transport, mais ce n'est pas une condition essentielle pour apporter la preuve d'un contrat de transport, qui en principe constitue un contrat consensuel (J. Van Ryn en J. Heenen, o. c.⁶, n° 758).

D'ailleurs, la CIM ne sanctionne pas l'absence de lettre de voiture. »

Griefs

...

L'article 54, § 3 et 4 CIM, stipule que pour l'exercice d'une action recevable à l'encontre de la demanderesse au motif du contrat de transport, la partie demanderesse doit figurer sur la lettre de voiture en tant qu'expéditeur ou - dans certains cas - comme destinataire.

En d'autres termes, là où les juges en appel estiment que la défenderesse est habilitée à exercer une action judiciaire recevable à l'encontre de la SNCB-Holding au

motif du contrat de transport et de la CIM, sans toutefois constater que la défenderesse figure sur la lettre de voiture en tant qu'expéditeur ou destinataire au sens de l'article 54, § 3 et 4 CIM, leur décision n'est pas justifiée en droit et ils violent la disposition susvisée de la CIM (violation concernant le contrat ferroviaire international de transport de marchandises, ...).

III. Décision de la Cour

Attendus

Premier moyen

...

Deuxième moyen

...

4. L'article 11, § 1 CIM stipule que le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable portant la date de l'acceptation. En vertu du paragraphe 3 de cet article, l'apposition du timbre ou l'indication de la machine comptable fait preuve de la conclusion du contrat de transport.

L'article 54, § 4 CIM stipule que l'expéditeur qui exerce une action en droit contre le transporteur, est tenu de produire le duplicata de la lettre de voiture et le destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si celle-ci lui a été remise.

L'obligation dans le chef de la demanderesse de produire la lettre de voiture devient sans objet lorsque le transporteur ferroviaire n'a pas accepté le transport et qu'il n'a par conséquent pas été délivré de lettre de voiture.

5. Les juges en appel constatent que le fait « qu'une lettre de voiture n'a pas été délivrée trouve son origine dans le fait que la charge à transporter avait été endommagée dès l'opération de chargement et qu'elle n'avait pas été transportée par la suite par chemin de fer mais renvoyée par camion au fabricant. »

5 « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) » – Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980. La Convention a été approuvée par la Loi du 25 avril 1983 (Moniteur Belge, 7.9.1983).

6 Principes de droit commercial, 2^{ème} édition, tome 4, Etablissement Emile Bruylant, Bruxelles, 1988

6. En estimant que la défenderesse dont les juges en appel ont jugé le lien contractuel avec la demanderesse établi, est habilitée à intenter une demande de dédommagement à l'encontre de la demanderesse, même si aucune lettre de voiture n'a été produite, les juges en appel justifient leur décision en droit.

Dans cette mesure, le moyen ne peut être accepté.

Dictum

La Cour,

Rejette le pourvoi en cassation.

Condamne la demanderesse aux dépens.

.....

(Traduction)

Bibliographie

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht* (Droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec commentaires, ISBN 3 503 05904 0, livraison complémentaire 1/08, état janvier 2008, Editions Erich Schmidt, Berlin

L'ouvrage paru en l'an 2000 (v. Bulletin 4/2004, p. 116/117) contient d'une part des textes des réglementations (lois, conditions générales) concernant le droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage, et d'autre part, un commentaire des principales dispositions du Code de commerce allemand (Handelsgesetzbuch – HGB).

Les auteurs, qui oeuvrent en tant qu'avocats, ont introduit leurs expériences pratiques en matière d'application des dispositions du droit de transport, de manière à ce qu'il en résulte un manuel proche de la pratique pour les juristes oeuvrant dans ce domaine. L'actualité de l'ouvrage est assurée par les livraisons complémentaires.

La livraison complémentaire 1/08 met à jour les commentaires de certaines dispositions du Code de commerce (droit de gage du transporteur, contrat de déménagement, obligations du transporteur) en y incluant notamment des nouvelles indications sur la littérature et la jurisprudence. La collection des textes publiés a été mise à jour et élargie. La version actualisée du HGB

contient des modifications en date de juillet 2007. Entre autres ont été introduites les Règles uniformes CIM et la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Ces textes de loi ne sont toutefois pas commentés.

Le Manuel s'adresse en tant qu'outil de travail à tous les praticiens et juristes oeuvrant dans le domaine du droit de transport que ce soit dans des entreprises, des assurances, auprès de tribunaux ou dans des associations.

(Traduction)

Last but not least

Sortilège de la littérature technique

Pour en venir à des choses plus sérieuses, tant le Sous-comité d'experts de l'ONU, l'OMI, l'OACI que les modes de transport terrestre européens ont adopté récemment le texte suivant de l'AIEA, un sortilège (charme) de la littérature technique :

« Afin d'obtenir le CSI pour les colis contenant des matières fissiles, on divise 50 par la plus faible des deux valeurs de N obtenues comme indiqué aux 6.4.11.11 et 6.4.11.12 (c'est-à-dire que le CSI = 50/N). La valeur du CSI peut être zéro, si des colis en nombre illimité sont sous-critiques (c'est-à-dire si N est effectivement égal à l'infini dans les deux cas). »

Comprenne qui pourra et ce n'est de loin pas le seul exemple en la matière. Pour éclairer cependant votre lanterne et pour vous aider à vous en sortir, précisons qu'il s'agit de la construction des emballages pour matières radioactives, que les renvois aux 6.4.11.11 et 6.4.11.12 concernent les conditions normales de transport et les conditions accidentelles de transport, que l'acronyme « CSI » est l'indice de sûreté-criticité et que « N » n'est nullement l'abréviation de « newton » mais signifie « nombre ».

Les utilisateurs de la réglementation et les transporteurs s'y retrouveront certainement ..., tandis que certaines autorités compétentes ne sont parfois pas en mesure de répondre aux questions qui leurs sont posées. Il n'est dès lors nullement étonnant que l'AIEA et l'OMI déplorent que des envois de matières radioactives soient refusés au transport ou retardés et que l'OMI soit en train d'élaborer une procédure pour en rechercher les causes et y remédier. Pourquoi simplifier les prescriptions quand on peut les compliquer.

Le prophète Jérémie n'a-t-il pas prédit, 650 ans avant Jésus-Christ : « Prend garde à ceux qui abusent de leur pouvoir pour édicter des ordonnances qui précipitent les autres dans le malheur » !!!