



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2008

116^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion à la COTIF
Estonie, p. 29

**Mise au concours du poste de Secrétaire général
pour la période du 1.1.2010 - 31.12.2012**, p. 29

Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants, p. 30

Transport des marchandises dangereuses

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)
33^{ème} session - Genève, 30.6.-9.7.2008 - p. 31

Réunion commune RID/ADR/ADN
Genève, 15-18.9.2008, p. 32

Autres questions juridiques

Autres informations concernant le « Protocole de Luxembourg », p. 33

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)
41^{ème} session - New York, 16.6-3.7.2008 - p. 34

Conférence des Ministres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)
XXXVI^{ème} session - Kiev, 10-13.6.2008 - p. 34

Autres activités

Académie internationale d'été 2008
17^{ème} manifestation « Commerce mondial et logistique des transports »
Sopron (Hongrie), 19/20.6.2008, p. 35

Hon. Prof. Dr Kurt Spera – 80^{ème} anniversaire –
p. 36

Jurisprudence

Rechtbank van Koophandel te Antwerpen – Arrêt du 15.3.2002 –
Responsabilité pour chargement défectueux (CMR), p. 36

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 2/08, état mai 2008, et livraison complémentaire 3/2008, état juin 2008, p. 37

Last but not least

Echos du Sous-comité d'experts de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses, p. 37

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

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübeliweg 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

3/2008

116^e Année – Juillet – Septembre

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

Adhésion à la COTIF

Estonie

Le Gouvernement de l'Estonie avait déposé, le 19 janvier 2005, une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. La demande d'adhésion conformément à la COTIF 1980, qui avait été déposée après l'ouverture à la signature du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et avant son entrée en vigueur (01.07.2006), valait également pour la COTIF 1999 (art. 3, § 4 du Protocole de Vilnius). Aucune opposition n'avait été formulée par les Etats membres au cours du délai fixé dans la COTIF 1980.

L'Estonie a déposé son instrument d'adhésion le 20 août 2008. L'adhésion de l'Estonie prendra effet le 1^{er} janvier 2009 (art. 37, § 3 COTIF). La COTIF et les Appendices, dont l'application n'a pas été exclue par une déclaration (art. 42 COTIF), entreront en vigueur, pour l'Estonie, le 1^{er} janvier 2009. L'application des

Règles uniformes CIV et CIM est limitée à la ligne ferroviaire Tallinn-Tapa-Valga¹.

Un aperçu sur l'état des signatures, ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius avec son Annexe, la COTIF 1999, et les adhésions à ce Protocole ou à la COTIF², y compris les réserves formulées et les déclarations faites par les Etats membres, ainsi que les textes des réserves et déclarations³, sont publiés sur le site Internet de l'OTIF.
(Traduction)

Mise au concours du poste de Secrétaire général pour la période du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2012

Le mandat de l'actuel Secrétaire général expire le 31 décembre 2009. Il avait été nommé par le Comité

1 La lettre circulaire du Secrétaire général concernant la liste des lignes sera envoyée en octobre 2008, conjointement avec la lettre circulaire concernant l'adhésion de l'Estonie à la COTIF. Une communication à ce sujet paraîtra dans le Bulletin 4/2008.

2 http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Publications – Convention(s) – COTIF (3.6.1999) – Dépositaire (Secrétaire général) (art. 36 COTIF) – Etats des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésion et entrée en vigueur

3 http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Publications – Convention(s) – COTIF (3.6.1999) – Déclarations et réserves

administratif conformément à l'article 7, § 2, lettre d) COTIF 1980 en combinaison avec l'article 26, § 1 et l'article 32, § 1 du Statut du personnel de l'ancien Office central de l'OTIF pour une période de 5 ans (01.01.2005-31.12.2009).

Avec l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius et, par conséquent, de la COTIF 1999, d'importantes modifications interviennent dans la mesure où le Secrétaire général, en tant que responsable du Secrétariat de l'OTIF, est à l'avenir élu par l'Assemblée générale, conformément à l'article 14, § 2, lettre c). Conformément à l'article 21, § 2, il est élu pour une période de trois ans renouvelable au maximum deux fois. Si le détenteur actuel du poste devait être candidat à une réélection, il ne pourrait, compte tenu de la période déjà expirée, être réélu qu'une seule fois après sa réélection par l'Assemblée générale.

Afin de créer la période transitoire nécessaire dans le cas de l'élection d'un nouveau Secrétaire général, la 8^{ème} Assemblée générale de l'OTIF a décidé de procéder à la réélection du détenteur du poste, respectivement à l'élection d'un nouveau Secrétaire général, lors de la 9^{ème} Assemblée générale, qui selon les décisions de l'Assemblée générale, devra se tenir en septembre 2009.

La préparation de cette élection par l'Assemblée générale et l'élaboration des documents nécessaires à lui soumettre se fait par le Comité administratif. Celui-ci devra prendre les décisions y relatives au plus tard lors de sa 111^{ème} session qui se tiendra probablement en mai 2009.

Conformément à l'article 26, § 3 du Statut du personnel de l'OTIF, le Secrétariat a informé, en temps utile, les Etats membres de cette situation. Le délai minimal de présentation des candidatures par les Etats membres est en principe de six mois.

Par conséquent, le Comité administratif a invité les Gouvernements des Etats membres à adresser les éventuels dossiers de candidature directement au Secrétariat de l'OTIF à l'attention du Président du Comité administratif.

Le délai pour la présentation de candidatures a débuté à la date d'envoi de la lettre circulaire, du 13 septembre 2008, et expire le 13 mars 2009.

Les candidatures qui ne seront pas présentées en bonne et due forme par un Etat membre de l'OTIF ne seront pas prises en considération. Les candidatures peuvent porter sur des ressortissants d'un Etat membre de l'OTIF, sans que ceux-ci doivent avoir obligatoirement

la nationalité de l'Etat membre qui présente la candidature.

L'Assemblée générale a chargé le Comité administratif de procéder, dans le cas de plus de trois candidatures, à l'établissement d'une liste comprenant les trois candidats qui correspondent au mieux au profil d'exigences pour le poste de Secrétaire général de l'OTIF. Ce profil a été adopté par le Comité administratif.

Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3233/2008, p. 475 – Aérien voyageurs. Cloué au sol ; p. 476/477 – Emballage/Chargement. Où est la frontière ?, p. 477/478 – Lettre de voiture électronique. Signature SVP ! (M. Tilche)

Idem, n° 3234/2008, p. 496 – CNUDCI (Projet de Convention pour le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] par mer). L'ire du chargeur (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 6/2008, 7/2008

Deine Bahn (Zeitschrift von DB Training, Learning & Consulting und des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen), Nr. 9/2008, S. 2-7 – Durchgehender Schienengüterverkehr vom Atlantik zum Pazifik (Th. Leimgruber)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 3-2008, p. 257-280 – Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument (M. Hoeks Lim); p. 281-287 – "FCL FCL¹ Container (r)evolution (T. Jumelet)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 239-241 – Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag? BGH I ZR 50/05 vom 14.6.2007 und die Folgen (R. Herber)

1 Full Container Load

Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1-2/2008, p. 47-75 – The Uncitral Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea) (F. Berlingieri)

Transport des marchandises dangereuses

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

33^{ème} session

Genève, 30 juin-9 juillet 2008

Les experts ou observateurs de 29 pays et 41 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé aux travaux de cette troisième session de la nouvelle période biennale 2007-2008, dans le cadre de la 16^{ème} révision du Règlement type de l'ONU, sous la présidence de M. R. Richard (États-Unis d'Amérique) et la vice-présidence de M. C. Pfauvadel (France).

Près de 150 documents officiels (2/5) et informels (3/5, tous en anglais) ont été soumis, un record semble-t-il. Le vent nouveau qui soufflait au sein du Sous-comité s'est notablement affaibli (voir Bulletin 3/2007, p. 51-53 et 4/2007, p.78). Les délégués ont craint sans doute que qui sème le vent récolte la tempête... et par les temps qui courent ce pourrait être des tornades, des cyclones, des ouragans, voire des typhons (v. également p. 37).

En ce qui concerne les **marchandises dangereuses emballées en quantités limitées** et exemptées de la réglementation par exemple, le Sous-comité s'est contenté d'un consensus sur un nouveau marquage (pictogramme en forme de losange) qui ne contient même pas le No ONU de la matière ni n'indique qu'il s'agit de marchandises dangereuses. Aucun étiquetage et aucun document de transport ne sont exigés. L'harmonisation multimodale recherchée des matières et des quantités concernées n'a pas non plus été prise en considération. La combinaison des dispositions applicables aux quantités limitées et celles applicables aux biens de consommation du transport maritime est restée dans le tiroir des oubliettes. Certains délégués ont considéré qu'un grand pas en avant avait été effectué, mais par rapport à l'objectif de l'harmonisation on peut plutôt constater que la montagne a accouché d'une souris. Les pauvres forces d'intervention (pompiers) qui devront intervenir en cas d'incident ou d'accident (incendie) devront se débrouiller sans informations et à leur risque et péril, alors que quelques fonctionnaires

des ministères seront tranquillement et confortablement assis dans leur bureau (v. également p. 37). Heureusement que certains modes de transport notamment en Europe ne sont pas aussi laxistes, à moins qu'ils y soient contraints.

Pour ce qui est de l'**échange des données électroniques (EDI) aux fins de documentation** (v. Bulletin 4/2007, p. 78), le Sous-comité a décidé d'établir un plan d'action pour les travaux à effectuer dans la prochaine période biennale, tout en tenant compte des travaux sur la télématique, notamment de ceux du groupe de travail relatif de la Réunion commune RID/ADR.

Dans le contexte de la **disposition spéciale 274** (v. Bulletin 4/2007, p. 78), la balle est restée dans le camp du Sous-comité qui, pour gagner du temps, a demandé des justifications supplémentaires, mais dont l'objectif avoué est différent : ce n'est pas au Règlement type de s'aligner sur les modes de transport et c'est plutôt le contraire qui devrait être le cas en vertu du dogme de l'infailibilité, l'harmonisation devant être à sens unique.

D'autres sujets ont été abordés, tels que des accidents ou incidents graves (artifices de divertissements, batteries et gaz) ayant eu lieu en trafic maritime ou après un transport aérien et qui auraient pu avoir des conséquences considérables s'ils avaient eu lieu pendant le transport et non dans un entrepôt d'un aéroport ou chez le destinataire. L'évolution est telle dans ces domaines que les essais et les critères de classification de la réglementation ne peuvent être amendés ou déterminés souvent qu'après coup, à l'instar des contrôles antidopage dans le sport.

Le Formulaire cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses contenu dans le Règlement type de l'ONU et également dans le RID/ADR n'a plus la cote au sein du Sous-comité d'experts étant donné qu'il n'est réellement utilisé qu'en trafic maritime, alors que des contrats de transport existent selon la COTIF, la CMR et l'IATA. Cet avis devrait être transmis à l'UN/CEFACT qui a développé cette recommandation aux fins de facilitation du commerce et du transport.

Le Sous-comité a en outre renoncé à faire apparaître dans le Règlement type les modifications qui entrent en vigueur, comme cela se fait par exemple dans le RID/ADR, pour des questions de ressources et de délais de publication. Sur le site Internet la 16^{ème} édition en anglais signalera cependant ces changements afin de faciliter le travail des traducteurs.

Finalement le Sous-comité a adopté une trentaine de pages de textes nouveaux ou d'amendements auxquelles

viennent s'ajouter 20 autres pages adoptées au cours des deux dernières sessions.

Le texte complet de ce rapport peut être consulté sur le site Internet de la Division des transports de la CEE/ONU.

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 15 - 18 septembre 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).

Ce fut une réunion de petite cuvée qui aurait dû être raccourcie de 2 jours et qui l'a été finalement d'un jour. L'ordre du jour ne comportait en effet que 11 documents officiels et une dizaine de documents informels dont certains étaient des rapports de groupes de travail qui n'ont pas encore aboutis. Si l'on tient compte du fait que les questions relatives aux citernes et aux normes ont aussi fait l'objet de groupes de travail durant la session, la Réunion commune disposait d'un temps plus que suffisant pour traiter les quelques problèmes soulevés. Deux d'entre eux ont « nécessité » une demi-journée chacun de délibérations. Dans d'autres circonstances une heure aurait suffi pour chacun d'eux. Mais quand on a le temps pourquoi s'en priver ...

Il s'agissait d'une part d'adopter le nouveau règlement intérieur de la Réunion commune adapté à ceux de la Commission d'experts du RID et du WP.15 pour l'ADR (v. Bulletin 1/2008, p. 6). Le quorum est passé du tiers au quart des participants en raison du fait qu'il ya 55 pays membres de l'ECOSOC - dont certains d'entre eux comme les Etats-Unis d'Amérique et le Canada ne sont pas des États membres de la COTIF ou des Parties contractantes de l'ADR et ont pourtant droit de vote - et que le quorum pourrait poser des problèmes, bien qu'en moyenne 25 Etats y participent. Le problème du partage des voix n'a pas été résolu et l'on y reviendra en se basant sur la solution contenue dans le règlement intérieur de la Commission d'experts du RID et l'on pourrait y ajouter d'autres questions traitées dans ce dernier règlement. Il a été relevé en l'occurrence que la Réunion commune n'est pas un organe de décision à proprement parler étant donné qu'elle ne fait que

préparer les décisions pour les organes compétents que sont la Commission d'experts du RID et le WP.15. Aucun mandat n'a été retenu car ils ont déjà un mandat qui leur est propre. Pour ce qui est de la présentation normalisée des documents, le représentant du Portugal a exprimé le vœu que les auteurs de documents fournissent sérieusement les justifications demandées en ce qui concerne les incidences sur la sécurité, la faisabilité et l'application effective.

En ce qui concerne les examens pour les conseillers à la sécurité, la proposition du Royaume-Uni de ne pas prévoir des catégories spéciales de conseiller à la sécurité pour les marchandises dangereuses dans le cas d'entreprises intervenant uniquement dans le transport de types spécifiques (explosifs, gaz, matières radioactives ou produits pétroliers), car ces conseillers devraient être qualifiés pour toutes les classes, n'a pas été acceptée. L'on a préféré garder la flexibilité à l'introduction de la rigidité.

La Réunion commune a invité les groupes de travail sur la périodicité des épreuves pour les bouteilles à gaz, sur la réduction du risque de BLEVE et sur le champ d'application du RID/ADR à poursuivre leurs travaux.

Quant au groupe de travail sur les citernes, la Réunion commune a entre autres adopté une définition modifiée de l'acier doux, de nouvelles dispositions pour les pare-flammes et pour les dispositifs internes de sécurité à fermeture instantanée. Elle s'est également penchée sur les dispositifs de protection contre la pénétration de la flamme et sur l'utilisation de matériaux pour la construction des réservoirs en rapport avec les normes.

Pour ce qui est des artifices de divertissement, il a à nouveau été constaté que beaucoup d'entre eux importés en Europe ne sont pas correctement classifiés. Il a été suggéré qu'une copie de l'agrément y relatif de l'autorité compétente devrait être jointe au document de transport et que ce problème sérieux devrait être adressé au Sous-comité d'experts de l'ONU car il concerne le transport multimodal. Les autorités compétentes ont été encouragées à contrôler plus fréquemment les envois en leur rappelant que le tableau de classification par défaut est un outil utile aux fins de contrôle.

Autres questions juridiques

Autres informations concernant le « Protocole de Luxembourg »

Au moyen d'informations régulières sur sa création et adoption ainsi que dernièrement sur la préparation de la mise en vigueur (v. Bulletin 2/2008, p. 22), il a été essayé dans notre Bulletin de susciter l'intérêt des personnes concernées au Protocole et au Registre de garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire basé sur ce Protocole et d'approfondir les informations y relatives. A tous ceux qui voudraient se consacrer de manière encore plus intensive à cette matière, deux autres sources d'informations importantes sont recommandées ci-dessous :

1. **UNIFORM LAW REVIEW, publiée par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Vol XII 2007-3**

L'ensemble de cette édition est placée sous le titre de « Secured Rail Financing » et contient outre le texte du Protocole en langues anglaise, française et allemande et une introduction du Secrétaire général de l'UNIDROIT, M. Herbert Kronke, des articles de dix auteurs qui étudient le Protocole sous différents aspects. Au début se trouve un important abrégé du cadre et de l'historique du Protocole du point de vue de l'industrie ferroviaire rédigé par M. Howard Rosen (avocat à Zug/CH et Président du Rail Working Group) dans lequel sont exposées les raisons pour lesquelles le Protocole constitue un grand progrès pour l'industrie ferroviaire. D'autres articles sont consacrés aux attentes liées à la Convention du Cap et au Protocole du point de vue africain et à l'importance du Protocole, respectivement du financement de matériel mobile en Amérique latine. Mme Tatjana Josipović (Université de Zagreb) traite le Protocole en relation avec la libéralisation du secteur ferroviaire et du droit en matière de transactions sécurisées en Croatie, alors que le point de vue français est expliqué par M. Bruno Poulain (avocat à Paris), qui a participé à la Conférence diplomatique de Luxembourg en tant qu'expert de la délégation française. Un autre auteur, M. Steve Harris (Chicago-Kent College of Law) a rempli une fonction similaire pour la délégation des Etats-Unis d'Amérique. Aux explications de M. Gustav Kafka (OTIF) sur l'Autorité de surveillance

et son Secrétariat qui, conformément au Protocole, doit être assuré par l'OTIF, suivent finalement deux articles issus de la plume de personnes qui se sont consacrées, de manière déterminante, à ce thème en Allemagne, à savoir M. Hans-Georg Bollweg et Mme Katharina Schnell (tous deux du Ministère fédéral de la Justice), sur la responsabilité du Conservateur du Registre en matière d'enregistrement de garanties internationales ainsi que de M. Benjamin von Bodungen (Université de Mannheim) et M. Konrad Schott (avocat à Francfort) sur l'exception réglée dans le Protocole concernant le matériel roulant ferroviaire affecté au service public.

2. **Commentaire officiel sur le Protocole de Luxembourg, rédigé par Sir Roy Goode et publié par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)**

Avec ce commentaire, M. Goode fait suivre à son ouvrage du même titre déjà paru en 2002 et consacré à la Convention du Cap, y compris le Protocole portant sur les matériels d'équipement aéronautiques, un commentaire spécifique sur le Protocole de Luxembourg. En même temps est parue une version du premier commentaire, remaniée à cette occasion. Le commentaire établi par l'auteur sur mandat de la Conférence diplomatique de Luxembourg a été transmis, avant sa publication, aux participants de la Conférence pour prise de position. Ceci et le fait que M. Goode a influencé de manière décisive l'ensemble de l'historique du Protocole, depuis l'élaboration de la Convention du Cap jusqu'à la Conférence diplomatique de Luxembourg, à laquelle il a rempli la fonction de Rapporteur, confère au commentaire une authenticité du plus haut degré. Une brève introduction avec un abrégé historique est suivie de quatre parties principales composée d'aperçus généraux de la Convention et du Protocole structurés de manière thématique ainsi que les présentations des textes avec des commentaires sur les différentes dispositions. L'ouvrage est complété par douze annexes qui comprennent outre les textes de la Convention, du Protocole et de l'Acte final de la Conférence de Luxembourg, y compris toutes les résolutions et une présentation sous forme de tableau des nombreuses déclarations prévues dans la Convention et dans le Protocole, une chronologie des événements déterminants eu égard au développement de la Convention et du Protocole ainsi qu'une liste des documents-clés.
(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

41^{ème} session

New York, 16 juin-3 juillet 2008

Lors de cette session, à laquelle l'OTIF n'était pas représentée, la Commission a notamment finalisé et approuvé le projet de Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer présenté par le Groupe de travail III (Droit de transport) de la CNUDCI.

Tel qu'il ressort des informations disponibles, notamment du rapport sur la session¹, y compris le texte de Convention adopté, certaines dispositions, comme celle concernant les contrats de volumes, ont à nouveau fait l'objet de discussions détaillées, mais il est finalement apparu une tendance à maintenir le texte du projet. Cela vaut également en particulier pour l'article « multi-modal » 27 (nouvellement 26, Transport précédant ou suivant un transport par mer), l'article 61 (nouvellement 59, Limites de responsabilité) et l'article 92 (nouvellement 90, Réserves), dans lequel quelques participants auraient voulu introduire la possibilité de réserves contre l'application à des transports autres que des transports maritimes.

Parmi les décisions importantes concernant la Convention, il convient de citer :

1. Suppression de l'article 13 du projet (Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport) avec indication dans le rapport, que cela ne doit toutefois signaler une critique ou un rejet des types de contrats de transport correspondants ;
2. Suppression de l'article 36 du projet (Cessation de la responsabilité du chargeur) en raison que celui-ci constitue une intervention inutile dans la liberté contractuelle ;
3. Introduction dans l'article 38 (nouvellement 36, Données du contrat) des données suivantes :

- nom et adresse du destinataire, si connus par l'expéditeur,
- nom du navire, si indiqué dans le contrat de transport,
- lieu de l'acceptation au transport et, si connu par l'expéditeur, lieu de la livraison, et
- ports de chargement et de déchargement, si indiqués dans le contrat de transport;

4. Extension de l'article 42 (nouvellement 40, Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat), afin de prévoir également la responsabilité (limitée) du transporteur lors de la remise dans des conteneurs fermés également dans le cas de véhicules fermés ;
5. Reformulation dans les articles 47 à 50 (nouvellement 45 à 48, Livraison), d'une part afin de ne pas faciliter la livraison à des fraudeurs, d'autre part afin de ne pas trop restreindre la marge de manœuvre ;
6. Introduction à l'article 84 (nouvellement 82, Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes) d'un renvoi également aux futurs amendements de cette Convention ; l'on a ainsi ajouté à celui existant déjà à l'article 86 a), un autre renvoi dynamique, considéré dans certains ordres juridiques comme étant illicite, mais qui offre une marge de manœuvre appréciable dans la COTIF en ce qui concerne l'application de la CIM aux transports maritimes (art. 1^{er}, § 4 CIM, art. 24, § 1, COTIF).

Le projet approuvé sera maintenant soumis pour adoption à l'Assemblée générale des Nations Unies.
(Traduction)

Conférence des Ministres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXXVI^{ème} session

Kiev, 10-13 juin 2008

Tout comme l'année précédente et en 2005, le Secrétaire général a participé à la XXXVI^{ème} session de l'organe de décision suprême de l'OSJD. Selon les coutumes

¹ <http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/sessions/41st.html>

usuelles, la session a suivi un ordre du jour qui, à l'exception de détails, est toujours identique à celui de l'année précédente.

Le fait que seule la Corée du Nord était représentée au niveau ministériel et que la Lituanie, la Fédération de Russie et la République tchèque étaient au moins encore représentées par des Secrétares d'Etat, en dit long. En revanche, la grande majorité des Etats membres (même l'Ukraine) était représentée par du personnel de direction des entreprises ferroviaires, alors que certains Etats (p. ex. l'Iran et la Slovaquie) se sont contentés de se faire représenter par leurs propres représentants au sein du Secrétariat de l'OSJD. Des observateurs avaient été délégués par la Finlande et la France ainsi que par le Comité de coordination pour les transports transsibériens (CCTT).

Le traitement des différents points de l'ordre du jour n'a guère produit de surprise. Après la lecture des différents rapports de gestion du Secrétariat, les propositions de décisions ont été adoptées à l'unanimité, dans la plupart des cas sans discussion. Ces rapports ont été soumis uniquement dans quelques rares cas à de légères modifications rédactionnelles. L'ordre du jour attendu avec un grand intérêt par le Secrétaire général concernant les activités du « Groupe de travail ad-hoc pour la mise à jour des documents de principe de l'OSJD » n'ont pas donné lieu à des discussions notables. D'une manière informelle, il a été entendu que le Groupe ad-hoc n'avait guère réalisé de progrès au cours de l'année écoulée en ce qui concerne les questions centrales de la transformation de l'OSJD en une pure organisation gouvernementale, la suppression de la nécessité de prendre les décisions à l'unanimité et l'introduction d'un niveau de qualification pour pouvoir les postes au Secrétariat de l'Organisation.

La XXXVII^{ème} Conférence des Ministres se tiendra du 2 au 5 juin 2009 à Astana (Kazakhstan).

(Traduction)

Autres activités

Académie internationale d'été 2008

17^{ème} manifestation « Commerce mondial et logistique des transports »

Sopron (Hongrie), 19/20 juin 2008

L'Académie internationale d'été déjà traditionnelle s'est

tenue pour la 17^{ème} fois sous la direction scientifique du Professeur honoraire K. Spera, gérant de la LOGO-TRANS S.A.R.L. Des experts ferroviaires de six nations, dont les représentants d'institutions internationales, d'entreprises du domaine ferroviaire et de la logistique, de consultants internationaux et d'universités étaient également représentés. L'OTIF était représentée par le Secrétaire général, qui a tenu une conférence sur le thème des « Conditions pour l'avenir du trafic ferroviaire ». Dans cette conférence, il a notamment fait apparaître que de nombreux représentants du domaine ferroviaire considéraient cet avenir certes comme donné, bien que les conditions pour son maintien, mais aussi sa protection contre les tentatives de marginalisation ne peuvent pas être considérées comme étant assurées. Il a, en particulier, attiré l'attention sur les importants défauts dans la mise en œuvre des réglementations des trois paquets ferroviaires de l'Union européenne dans ses Etats membres, mais aussi sur les tentatives de contournement entreprises activement. Les représentants notamment du secteur de la logistique d'entreprises ferroviaires privées se sont prononcés de manière identique en faisant remarquer que les ouvertures du marché valables depuis longtemps selon les réglementations sont torpillées avec succès en raison de mécanismes nationaux allant à l'encontre de ces ouvertures.

D'une manière générale, il a pu être constaté que la connaissance de telles circonstances qui portent préjudice aux intérêts du secteur ferroviaire – et donc à une politique des transports écologique et axée sur le futur – sont encore peu connues même dans les milieux spécialisés. Il en découle naturellement que même les intervenants intéressés à des évolutions positives ne savent rien des besoins d'agir urgents déjà existants.

Par ailleurs ont également été précieuses les contributions qui portaient sur la présentation du développement des politiques ferroviaires nationales dans différents Etats européens et les contributions à caractère plus juridique concernant les INCOTERMS en tant que base des relations de livraison dans le domaine du commerce et du transport ainsi que celles traitant de la question du traitement et de l'effet de la réserve de propriété dans le domaine du transport.

Tout comme les années précédentes, l'Académie internationale d'été a fourni l'occasion à d'intensives discussions spécialisées et à la constitution et à l'entretien de « réseaux » aux personnes intéressées au trafic ferroviaire.

(Traduction)

Hon. Prof. Dr Kurt Spera – 80^{ème} anniversaire

Le 5 août, le Professeur Dr Kurt Spera a fêté son 80^{ème} anniversaire. Il a une importance particulière pour l'OTIF non seulement en tant que *Conseiller honoraire* – un titre qui lui a été décerné par l'Organisation en 1999, mais en particulier en raison de son engagement, depuis des décennies, en faveur de l'amélioration de la coopération internationale dans le domaine ferroviaire. En tant que chercheur infatigable, professeur engagé, auteur spécialisé reconnu, négociateur expérimenté, organisateur averti et – last but not least – en tant que personne pleine d'humour intègre, il a acquis en Europe, et au-delà, respect et réputation. Jusqu'à cet âge avancé désormais atteint, le Dr Spera s'est engagé, avec une énergie apparemment infatigable, pour les besoins du rail en tant que garant écologique, performant et plein d'avenir du maintien et de l'augmentation de la mobilité des personnes et des marchandises.

Ses mérites sont multiples, ses décorations nombreuses et ses publications et conférences sont toujours remarquables pour tous ceux qui veulent ou doivent s'engager en faveur du trafic ferroviaire. Un hommage détaillé et une présentation de sa carrière ont déjà été publiés dans le Bulletin en 1998 (n° 4, p. 198-200). Même si depuis cet hommage, 10 années riches en contenu se sont écoulées pour le Dr Spera, l'hommage de l'époque garde toujours sa valeur. Le Dr Spera est toujours gérant de la société *Logotrans*, arbitre dans des affaires de juridiction à l'amiable auprès de nombreuses institutions, responsable scientifique de l'Académie d'été de Sopron, qui s'est également tenue en 2008, interlocuteur recherché auprès de tous ceux qui traitent de questions ayant trait au trafic international ferroviaire.

Nous souhaitons au Dr Spera, qui est toujours pleinement engagé, aime toujours les contacts et est toujours vif d'esprit, de nombreuses années de santé et de satisfaction professionnelle et privée, afin de maintenir à de nombreuses personnes la possibilité de profiter de son savoir exceptionnel et d'apprendre à connaître ses qualités humaines.

(Traduction)

Jurisprudence

Rechtbank van Koophandel te Antwerpen

Arrêt du 15 mars 2002¹

1. **Lorsque le destinataire, lors de la livraison de marchandises, émet des réserves sur la lettre de voiture et que les experts sont d'avis que les dommages se sont produits pendant le transport, le transporteur CMR est, conformément à l'article 17, par. 1 CMR, responsable des dommages². Le transporteur CMR peut invoquer un motif d'exonération, même lorsqu'il n'a pas émis de réserves lors de la prise en charge.**
2. **L'obligation du transporteur routier de vérifier l'état apparent de la marchandise lors de la prise en charge, conformément à l'article 8 CMR³, ne s'étend pas à une vérification du chargement (et de l'arrimage) correct de la marchandise.**
3. **Etant donné que la Convention CMR n'indique pas qui répond du chargement et du déchargement⁴ et que le chauffeur a arrimé les marchandises au moyen de sangles après leur chargement par l'expéditeur, la responsabilité, en application de l'article 17, par. 5 CMR, est partagée entre le transporteur et l'expéditeur, vu qu'il est apparu que les causes du dommage doivent être recherchées tant dans la manière de charger que dans celle d'arrimer⁵.**

Cf. article 8, 17, par. 1 et 5 CMR

1 N. A.R. 99/5551

2 Cf. article 23, § 1 CIM

3 Le transporteur n'a, conformément à la CIM, une obligation de vérification en ce qui concerne l'état de la marchandise que dans les conditions fixées à l'article 11, § 3 (vérification à la demande de l'expéditeur lorsque celui-ci effectue le chargement).

4 Contrairement à la CMR, qui ne prévoit pas de disposition en ce qui concerne la responsabilité de l'expéditeur en cas de chargement ou d'arrimage défectueux, cette question est - au cas où l'expéditeur procède lui-même au chargement - clairement réglée à l'article 13, § 2 CIM.

5 Cf. dispositions de l'article 23, §§ 2 et 3 CIM qui permettent une exonération partielle de la responsabilité du transporteur (v. les termes « dans la mesure où »).

(Extrait de : Droit européen des transports n° 4-2002, p. 511 ss. Texte de l'arrêt en langue néerlandaise. Adaptations rédactionnelles des principes directeurs)

Bibliographie

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditiions-, 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 2/08, état mai 2008, et livraison complémentaire 3/2008, état juin 2008, Editions Erich Schmidt, Berlin

L'ouvrage en feuillets mobiles, 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 des commentaires y relatifs. La partie du commentaire s'est jusqu'à présent limitée aux dispositions pertinentes du Code de commerce allemand (HGB). Des textes de conventions internationales applicables aux transports de marchandises effectués avec différents modes de transport en trafic international, sont également compris, mais n'ont jusqu'à présent pas encore été commentés.

Avec la livraison complémentaire 2/08, les auteurs débutent les commentaires sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Les livraisons complémentaires 2 et 3 contiennent des explications concernant les articles 1 à 7 et 8 à 16.

Des parallèles avec les RU CIM sont expressément établis dans l'introduction. Par ailleurs, il est possible, en cas de questions concernant le trafic international ferroviaire, d'avoir recours aux explications lorsqu'il existe des dispositions parallèles dans la CMR et la CIM (p. ex. application de la Convention internationale, lorsque seul le lieu de la prise en charge ou le lieu prévu pour la livraison se situe dans un pays contractant ; termes tels que « marchandise », « lieu de la prise en charge » et « lieu prévu pour la livraison », « livraison », « empêchements au transport », « empêchements à la livraison » ; responsabilité du transporteur des ses agents et des autres personnes au services desquelles il recourt pour l'exécution du transport). Par ailleurs, les explications concernant le transport combiné revêtent un intérêt particulier pour les experts ferroviaires.

Les explications des différentes dispositions de la CMR sont illustrées à partir de nombreux exemples tirés de la pratique. Dans ce contexte est prise en compte non seulement la jurisprudence allemande, mais aussi la jurisprudence française, belge et autrichienne.

Avec la livraison complémentaire 3/08 sont introduites des premières explications concernant les *Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen* (ADSp, Conditions générales des entreprises de commission de transport) (remarques préliminaires et art. 1).

Les auteurs, qui oeuvrent en tant qu'avocats, ont introduits leurs expériences pratiques dans le cadre de l'application des dispositions du droit de transport, de manière à donner naissance à un ouvrage proche de la pratique à l'attention des juristes travaillant dans ce domaine. Les livraisons complémentaires assurent que l'ouvrage est constamment tenu à jour. Le manuel s'adresse en tant qu'aide de travail à tous les praticiens et juristes concernés par le droit de transport au sein d'entreprises, d'assurances, de tribunaux et d'associations.

(Traduction)

Last but not least

Echos du Sous-comité d'experts del'ONU pour le transport de marchandises dangereuses

Après une longue déclaration d'une délégation, au cours de laquelle il a notamment été reconnu que les autorités compétentes - faute de trouver des experts qualifiés - devraient être plus compétentes, le représentant d'une autre délégation, en tant qu'autorité compétente de son pays, a déclaré humoristiquement que pour être plus compétent il faudrait être mieux payé. Il en a appelé aux délégations d'intervenir dans ce sens auprès de son Ministère, car il a dû présider, lors de cette session, plusieurs groupes de travail *ad hoc* qui ont siégé le matin avant la session plénière, pendant la pause de midi, voire encore pendant les pauses café, afin de rechercher un compromis.

Enfin, le devenu célèbre empêcheur de danser en rond (suite du feuilleton) s'est une fois de plus mis en évidence. Arrivé en retard au début de la session pour cause d'horaire aérien, il a gardé le silence jusqu'à la fin de la présentation des documents relatifs aux explosifs, étant donné qu'il n'est pas un expert reconnu en la matière, quoique non emprunté pour faire des

interventions explosives. Son absence n'avait pas été remarquée par le Président. Lorsqu'il a demandé la parole sur le point suivant de l'ordre du jour, le Président a fait remarquer qu'il n'aurait pas pu s'imaginer une session du Sous-comité sans sa présence. L'empêcheur lui a alors demandé si sa présence le désolait ou si en cas d'absence sa présence lui aurait beaucoup manqué, auquel cas cela lui mettrait du baume sur le cœur ...

À propos des tornades, cyclones, etc., notre Conseiller n'a pas eu de chance à sa naissance car il a reçu le prénom de « Gustav ». Il aurait en ce moment de la peine à obtenir un visa ou se rendre aux USA, au Mexique, à Cuba et dans d'autres régions sinistrées, car il ne fait pas bon actuellement de s'appeler « Gustav ». Pour pallier à cet inconvénient il pourrait changer son prénom en version dialecte suisse alémanique « Gusti » ...

Quant aux fonctionnaires des ministères confortablement installés, ils ont en plus l'avantage d'assister à la télévision à ces merveilleux spectacles que sont les tornades, cyclones, etc. ...