



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion à l'OTIF

Jordanie, p. 1

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

COTIF (Convention de base)

Modifications du texte, p. 2

Rapport explicatif, p. 2

RU CIM

Adaptation rédactionnelle du texte anglais, p. 4

RU CUI

Modifications du texte, p. 4

Rapport explicatif, p. 5

Publications et liens intéressants, p. 10

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 22-26.3.2010, p. 11

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs –
Genève, 28/29.1.2010 – p. 15

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 23-25.2.2010 –
p. 16

Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

Deuxième Conférence préparatoire au 18^{ème} Forum économique et
environnemental de l'OSCE – Minsk, 15/16.3.2010 – p. 17

Autres activités

Conférence « EurasiaRail 2010 »

Istanbul, 9-11.2.2010, p. 17

Jurisprudence

Cour d'Appel de Versailles - Arrêt du 2.7.2009 - Avarie de la
marchandise du fait du non-respect du délai de livraison garanti
(droit national), p. 18

Bibliographie

Alléret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne,
LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicule 636 (5, 2009 – à
jour au 1.9.2009), p. 21

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz (loi relative à la respon-
sabilité civile), Commentaires succints, 8^{ème} édition revue, édi-
tions C. H. Beck, Munich 2010, 645 pages, p. 22

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

1/2010

118^e Année – Janvier - Mars

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 l'OTIF

Jordanie

Le 4 février 2010, le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie a déposé une demande d'adhésion à l'OTIF en tant que membre associé. L'article 37, §§ 2 à 5 de la COTIF s'applique par analogie à la procédure d'adhésion. Le Secrétaire général en sa qualité de Dépositaire de la Convention a avisé les Gouvernements des Etats membres de l'OTIF, par lettre circulaire du 12 février 2010, de la demande d'adhésion.

Celle-ci sera admise de plein droit trois mois après cet avis, c'est-à-dire le 12 mai 2010, sauf opposition formulée par cinq Etats membres de l'OTIF. L'adhésion prendra effet le premier jour du troisième mois suivant l'avis adressé par le Secrétaire général aux Etats membres que la demande a été admise de plein droit.

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

Le Secrétaire général a notifié, le 21 décembre 2009, les modifications aux articles 9 et 27 de la COTIF et aux Appendices B (CIM), E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la COTIF adoptées par la Commission de révision (v. Bulletin 2/2009, p. 16) et approuvées par l'Assemblée générale (v. Bulletin 3/2009, p. 33-37).

Ces modifications entreront en vigueur, conformément à l'article 35, §§ 2 et 3 de la COTIF, le 1^{er} décembre 2010.

Les modifications à la COTIF, aux RU CIM et aux RU CUI ainsi que les Rapports explicatifs relatifs à ces modifications sont publiés ci-après. Les modifications aux RU APTU et aux RU ATMF seront publiées dans un prochain numéro du Bulletin.

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

Modifications du texte

Titre II Dispositions communes

Article 9 Unité de compte

1. Le § 4 sera supprimé.
2. Les §§ 5 et 6 deviendront §§ 4 et 5.
3. Le § 4 (anciennement § 5) sera lu comme suit :

« § 4

Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3. Ce dernier notifie ces informations aux Etats membres. »

Titre IV Finances

Article 27 Vérification des comptes

1. Les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 seront supprimés.
2. Le § 4 deviendra § 3.
3. Le § 7 deviendra § 4.
4. Le § 9 deviendra § 5.

Rapport explicatif

NOTE :

Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;

- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 4 a) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Conformément à l'article 33, § 4, lettre a) de la Convention, la Commission de révision est compétente en matière de prise de décisions concernant les propositions visant à modifier les articles 9 et 27, §§ 2 à 10 de la Convention. Afin de prendre en compte les développements dans l'usage du franc-or et dans le rôle du Fonds monétaire international (FMI) et afin de suivre les demandes du Vérificateur des comptes, le Secrétaire général s'est cru obligé depuis un certain temps de proposer à la Commission de révision des modifications aux dispositions des deux articles. Cependant par souci d'économie, de telles propositions ont été différées jusqu'à ce que d'autres modifications importantes justifient la convocation d'une session de la Commission de révision. C'est le cas du processus de révision en cours, qui doit avoir lieu afin de résoudre les problèmes d'incompatibilité avec le droit communautaire, des dispositions dans les Appendices E, F et G de la Convention; cette modification relève dans une large mesure de la compétence de la Commission de révision.
2. La Commission de révision a adopté, lors de sa 24^{ème} session, les amendements à l'article 9 avec les remarques explicatives pertinentes telles que proposées par le Secrétaire général. Concernant l'article 27, la Commission de révision a décidé de ne pas supprimer les §§ 3 à 10 de cet article en intégrant l'ensemble de leur contenu au Règlement financier et comptable, ainsi que l'avait initialement proposé le Secrétaire général, tout en conservant les §§ 4, 7 et 9 de l'article 27 dans la Convention en raison de leur importance fonda-

mentale. Par ailleurs, il a été décidé de supprimer les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 de l'article 27 et de renuméroter en conséquence.

3. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications des articles 9 et 27 de la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé l'adaptation rédactionnelle des renvois à « l'article 27, §§ 2 à 5 » figurant aux articles 14, § 6 et 33, § 4a) de la Convention. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

En particulier

Titre II Dispositions communes

Article 9 Unité de compte

1. Les §§ 4 et 5 visent les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres du FMI.
2. De nos jours, le FMI est une organisation globale¹ avec 185 membres englobant tous les Etats membres de l'OTIF à l'exception du Liechtenstein et de Monaco.
3. Cependant pour le Liechtenstein et Monaco, des monnaies des membres du FMI sont valides. Cela signifie que le § 4 qui vise un Etat membre de l'OTIF n'étant pas membre du FMI, dont la législation ne permet pas l'application du § 2, c'est-à-dire de calculer la valeur de sa monnaie nationale, en termes du droit de tirage spécial conformément à la méthode d'évaluation appliquée par le FMI, ne concerne ni le Liechtenstein, ni Monaco.

4. Ainsi, le § 4 ne vise apparemment aucun Etat membre de l'OTIF actuel ou futur et est devenu effectivement sans intérêt.
5. La rédaction du § 5 devenu § 4 peut être modifiée afin d'éliminer la référence au délai écoulé mentionné au début et le renvoi au précédent § 4 supprimé.

Titre IV Finances

Article 27 Vérification des comptes

1. Dans le cadre des dispositions du § 1, qui relève de la compétence de l'Assemblée générale, la vérification des comptes doit être exécutée conformément
 - aux règles des §§ 2 à 10 qui relèvent de la compétence de la Commission de révision conformément à l'article 33, § 4,
 - à toutes les instructions particulières du Comité administratif et
 - au Règlement financier et comptable, ainsi que
 - aux dispositions statutaires de l'Etat hôte qui s'appliquent aux activités du Vérificateur des comptes.
2. Etant donné que le Vérificateur des comptes doit respecter toutes les dispositions visées de la même manière, les dispositions ne doivent pas être contradictoires.
3. Le § 2 traite fondamentalement des tâches et des activités, mais il est peu probable de rencontrer souvent un besoin d'adaptation aux exigences du Comité administratif ou de l'Etat hôte.
4. Les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 sont supprimés car ils contiennent des dispositions sur l'exécution professionnelle de la vérification des comptes, qui devraient peut-être être modifiées, mais sans justifier l'implication considérable de la Commission de révision. Ces dispositions devraient être plutôt intégrées au Règlement financier et comptable, et être ainsi soumises au contrôle direct du Comité administratif qui se réunit deux fois par an en règle générale, mais en tout cas considérablement plus souvent que la Commission de révision. La

¹ consulter <http://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.htm>

période d'un an environ résultant de l'article 35, § 2 de la Convention pour l'entrée en vigueur de la suppression proposée, et donc pour l'ajout correspondant au Règlement financier et comptable, semble suffisante.

5. Les nouveaux §§ 3 à 5 contiennent les dispositions des précédents §§ 4, 7 et 9 de l'article 27 qui, en raison de leur importance fondamentale, restent dans la Convention.
6. Suite aux suppressions et à la renumérotation effectuées dans l'article 27, cet article ne contiendra plus les §§ 6 à 10, ce qui rendra en partie superflus les renvois dans les articles 14, § 6 et 33, § 4, lettre a) de la Convention, lesquels relèvent de la compétence de l'Assemblée générale.

**Règles uniformes concernant
le contrat de transport international
ferroviaire des marchandises**

(CIM - Appendice B à la Convention)

NOTE :

conformément à l'article 33, § 4, lettre c) de la Convention, la Commission de révision a pu décider concernant ces articles.

Adaptation rédactionnelle du texte anglais :

**Article 3
Definitions**

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a ~~subsequent~~ successive carrier who is liable on the basis of this contract;

Motif : harmonisation de la terminologie avec les articles 26 et 49, § 2.

**Article 6
Contract of carriage**

- § 7 In the case of carriage which enters takes place on the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

Motif: alignement rédactionnel sur les versions française et allemande.

**Règles uniformes concernant
le contrat d'utilisation de l'infrastructure
en trafic international ferroviaire**

(CUI - Appendice E à la Convention)

Modifications du texte

**Titre premier
Généralités**

**Article 3
Définitions**

Modifier les lettres b), c), f) et g) comme suit :

(Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme)

- b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
- c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;
- f) « licence » désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;
- g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,
- l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
 - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Titre II Contrat d'utilisation

Article 5 Contenu et forme

Modifier les §§ 1 et 2 comme suit :

« § 1

Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

§ 2

Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. »

Insérer, après l'article 5, un nouvel article 5bis ainsi libellé :

« Article 5bis Droit non affecté

§ 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier :

- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,

- l'octroi des licences,
- la certification en matière de sécurité,
- l'assurance,
- la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et
- le règlement des litiges. »

Article 6 Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 - Modification rédactionnelle ne concernant que le texte anglais.

Article 7 Durée du contrat

*Supprimer le § 1, renuméroter les §§ 2 à 6 en conséquence et modifier le titre comme suit : « **Fin du contrat** »*

Rapport explicatif

NOTE :

Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 4 a) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Les décisions prises par l'Assemblée générale lors de ses 7^{ème} et 8^{ème} sessions en vue de soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques entre le droit communautaire et celui de la COTIF prévoient qu'en relation avec les Appendices à la COTIF autres que les Appendices F et G, les questions en suspens seront traitées au niveau approprié afin de trouver des solutions pratiques pouvant conduire à la création de groupes de travail appropriés.
2. Conformément à ces décisions et à une initiative du Groupe de travail « Transports terrestres » du Conseil du 12 décembre 2007, un Groupe de travail ad hoc concernant l'Appendice E (CUI) (composé de représentants de la Commission européenne, du Secrétariat de l'OTIF et d'experts juridiques d'Etats membres de l'Union européenne (UE) et de Suisse, ci-après dénommé le « Groupe CUI ») a été constitué dans le but, premièrement, d'examiner les régimes juridiques respectifs et d'identifier les points d'achoppement potentiels, et deuxièmement de proposer des solutions pratiques.
3. Au cours de plusieurs sessions, le Groupe CUI a identifié et discuté les domaines litigieux d'incompatibilité entre le droit communautaire et les RU CUI et adopté un certain nombre de suggestions d'amendements aux RU CUI afin non seulement d'éliminer ces domaines d'incompatibilité, mais aussi de clarifier certaines parties des RU CUI qui, en partie, ont causé des difficultés juridiques entre les deux régimes. Ces amendements et clarifications concernent
 - le champ d'application,
 - les définitions des termes « gestionnaire », « transporteur », « licence » et « certificat de sécurité »,
 - les dispositions relatives au contrat d'utilisation,
 - les obligations particulières des transporteurs et gestionnaires,
 - la responsabilité des dommages causés par un retard/une perturbation dans l'exploitation et
 - les procédures de conciliation.
4. Le principal objectif des amendements suggérés par le Groupe CUI a été de prendre en compte les évolutions survenues dans la législation communautaire, y compris les instruments qui, à l'époque de l'adoption des RU CUI, n'étaient pas encore en vigueur, tels que par exemple les Directives 2001/14/CE, 2004/49/CE et 2004/51/CE ainsi que le Règlement CE/1371/2007.
5. En outre, le présent Rapport explicatif attire l'attention sur le fait que les transports internationaux ferroviaires au départ d'Etats non membres de l'UE et à destination de l'UE sont soumis, outre à toute obligation existant en vertu de la COTIF, également à la législation communautaire. Le Rapport est rédigé de manière à être considéré comme un « moyen complémentaire d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969. Il vise également à mettre en lumière les domaines où règne une ambiguïté ou un flou juridique en raison de l'existence de deux régimes juridiques distincts dont on a reconnu qu'ils se chevauchent d'une certaine manière et, pour cette raison, attire l'attention des opérateurs sur l'existence de dispositions du droit communautaire.
6. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux Etats membres de la CE, il s'applique également *mutatis mutandis* aux Etats dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
7. La Commission de révision a suivi dans une large mesure les suggestions proposées par le Groupe CUI. Le libellé de la définition du terme « licence » a été toutefois modifié de façon à mieux coïncider avec la signification de ce terme en

droit communautaire, et dans l'article 5bis proposé (Droit non affecté), une distinction a été opérée entre les dispositions relatives à la responsabilité des articles 8 et 9 des RU CUI où seul le droit communautaire est non affecté, et pas le droit national, et les dispositions d'autres articles où le droit national est également non affecté (pour les détails, se reporter aux remarques particulières correspondantes).

8. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice E (CUI) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé le Rapport explicatif relatif aux articles 1^{er}, 4, 8 et 9 des CUI. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

En particulier

Titre premier Généralités

Article premier Champ d'application

1. Conformément au § 1, les Règles uniformes (RU) CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.
 - a) Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports telles que la CMR, les Conventions de Varsovie, de Montréal et d'Athènes ainsi que les Règles de Hambourg.
 - b) Pour l'expression « transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM », se reporter aux notes explicatives concernant l'article 1^{er} CIV et l'article 1^{er} CIM.
2. L'expression « aux fins de » (transports internationaux CIV/CIM) contenue dans le § 1 montre clairement que la finalité de l'utilisation est un point crucial. Elle ne signifie pas, par exemple, « au cours de la réalisation » de transports internationaux ferroviaires. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparations avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, aussi longtemps que ces actions sont liées à un transport subséquent ou précédent soumis aux RU CIV ou CIM.
 3. Alors que les RU CIV/CIM font référence à la réalisation de transports sur la base d'un contrat de transport concernant chaque voyageur et chaque envoi de marchandises individuellement, l'utilisation de l'infrastructure concerne généralement le transport par trains d'un certain nombre de voyageurs et d'envois. Parmi ceux-ci peuvent se trouver des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.
 4. En cas de réclamations pour dommages indirects, par exemple conformément à l'article 8, § 1, lettre c) des RU CUI :
 - c) La question de savoir si une entreprise/transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure est sans objet en ce qui concerne l'application des RU CUI.
 - d) Les RU CUI s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les Etats où il n'a pas été procédé à la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de services de transport et où, par conséquent, une entreprise intégrée opère dans les deux domaines d'activité ferroviaire, dans la mesure où des entreprises ferroviaires étrangères sont autorisées à accéder à l'infrastructure de ces Etats.

- a) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport nationaux indemnisés par le transporteur en vertu de la législation nationale, le transporteur aura un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu de la législation nationale, et,
 - b) dans le cas de voyageurs munis de titres de transport CIV indemnisés par le transporteur en vertu des RU CIV, le transporteur aura un droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure en vertu des RU CUI.
5. La même approche s'appliquerait *mutatis mutandis* aux réclamations pour dommages causés à la marchandise.
 6. Il y a toutefois divergence de points de vue concernant le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs. Le champ d'application des RU CUI dans le cas de dommages directs peut nécessiter une clarification complémentaire dans chaque cas spécifique.
 7. Compte tenu du fait que le champ d'application des RU CUI se chevauche dans tous les cas en partie avec celui du droit communautaire ou du droit national correspondant, les dispositions de plusieurs autres articles des RU CUI, qui pourraient donner lieu à malentendus en ce qui concerne le droit applicable, ont été modifiées en conséquence et des informations complémentaires fournies dans le Rapport explicatif.

Article 3 **Définitions**

1. En élargissant la définition du terme « gestionnaire » sous la lettre b), il est indiqué que dans les cas où le droit communautaire ou la loi nationale correspondante s'applique, une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations qui en découlent.
2. En élargissant la définition du terme « transporteur » sous la lettre c), il est indiqué que dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique, une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences. En particulier, les transporteurs d'Etats non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un

contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un Etat membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit communautaire, ils sont soumis aux obligations de la CE, en particulier en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité.

3. La définition modifiée du terme « licence » sous la lettre f) coïncide mieux avec la définition de ce terme en droit communautaire (v. la Directive 95/18/CE). De plus, il est maintenant précisé que la licence doit être délivrée par un Etat. Il est également indiqué qu'en ce qui concerne l'autorisation correspondante, la législation en vigueur dans l'Etat de délivrance est applicable. Si cette législation est celle de la CE ou une législation nationale correspondante, les conditions correspondantes, en particulier les exigences concernant l'octroi de la licence et le certificat de sécurité doivent être remplies, se reporter également aux remarques concernant les lettres c) et g).
4. Le libellé de la définition du terme « certificat de sécurité » à la lettre g) a été aligné sur le libellé correspondant dans les autres définitions modifiées. Pour l'essentiel, il ressort déjà clairement du libellé existant que le certificat de sécurité doit être basé sur le droit applicable à l'endroit dans lequel est située l'infrastructure, y compris le droit applicable dans l'Etat membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure.

Article 4 **Droit contraignant**

Dans le contexte du présent article, le terme « stipulation » ne se réfère pas à des exigences définies ailleurs que dans le contrat CUI. Il ne se réfère pas à des dispositions légales applicables au sein de l'UE, de ses Etats membres ou de tout autre Etat. Pour les conflits potentiels des dispositions des RU CUI concernant le contrat proprement dit, en particulier avec le droit communautaire, se reporter aux remarques relatives à l'article 5.

Titre II **Contrat d'utilisation**

Article 5 **Contenu et forme**

1. Dans sa version modifiée, le § 1 fait référence non seulement au transporteur, mais aussi à d'autres personnes autorisées à conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ceci tient

compte du fait que conformément au droit communautaire, non seulement un transporteur, mais aussi un « candidat », tel qu'autorisé en vertu de l'article 16.1 de la Directive 2001/14/CE (par exemple une autorité de transport public, un transitaire, un opérateur de transport combiné ou un chargeur), qui n'est pas, en même temps, un transporteur, est autorisé à conclure un accord avec le gestionnaire d'infrastructure concernant l'utilisation de cette dernière.

2. Le § 2 ne contient plus une liste de détails qui, en règle générale, sont inclus dans un contrat de manière à garantir que dans les cas où ces détails sont déjà réglés par le droit applicable de l'Etat dans lequel est située l'infrastructure et, en particulier, celui d'un Etat membre de l'UE, les clauses contenant de tels détails ne seront pas reproduites. En lieu et place, il est maintenant proposé que le contrat contienne tous les détails nécessaires aux parties au contrat pour pouvoir déterminer dans leur globalité les conditions administratives, techniques et financières d'utilisation telles que le descriptif de l'infrastructure à emprunter, la période de validité du contrat et les redevances d'utilisation. Pour les restrictions qui, en ce qui concerne les différents contenus du contrat, seraient applicables en vertu du droit de l'Etat dans lequel est située l'infrastructure, se reporter aux remarques relatives à l'article 5bis.

Article 5bis **Droit non affecté**

1. Le § 1 indique les obligations, basées sur des dispositions, qui ne sont pas affectées, en particulier dans les domaines énumérés au § 3. Ces dispositions figurent dans le droit communautaire, mais peuvent également figurer dans le droit national des Etats membres de l'OTIF qui n'appliquent pas la législation communautaire. De telles obligations doivent être remplies par les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure et ne sont pas abrogées par les dispositions des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 1.
2. Le § 2 a la même intention que le § 1. Cependant, les obligations non affectées par les dispositions relatives à la responsabilité des RU CUI énumérées dans l'introduction au § 2 sont uniquement celles qui doivent être remplies dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, et ne concernent pas en revanche le

droit national d'un Etat membre de l'OTIF n'appliquant pas la législation communautaire.

3. Le § 3 contient une liste non exhaustive de domaines concernés par les obligations indiquées aux §§ 1 et 2. En ce sens,
- a) le premier tiret est important eu égard aux questions soulevées dans les articles 5 et 7, à savoir les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure (v. Directive 2001/14/CE),
 - b) les deuxième et troisième tirets sont importants eu égard aux questions soulevées dans l'article 6, §§ 1 et 2, à savoir l'octroi des licences (v. Directive 95/18/CE) et les certificats de sécurité (v. Directive 2004/49/CE),
 - c) le quatrième tiret est important eu égard aux questions soulevées dans l'article 6, § 3, à savoir l'assurance (v. Directive 95/18/CE),
 - d) les cinquième et sixième tirets, à savoir les systèmes d'amélioration des performances, sont importants eu égard aux questions soulevées dans les articles 8, § 4 et 9, § 4, afin de réduire au minimum les retards et les perturbations et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire (v. Directive 2001/14/CE) et les mesures d'indemnisation en faveur des usagers (v. Directive 2001/14/CE et Règlement CE/1371/2007), et
 - e) le septième tiret est important eu égard aux questions soulevées dans l'article 22, à savoir la procédure de règlement des conflits (v. Directive 2001/14/CE et l'article 292 du Traité instituant la CE).

Article 6 **Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire**

Le libellé de l'article 6, § 1 (version anglaise) a été très légèrement modifié. Les questions abordées dans cet article, au sujet desquelles, dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant sont applicables, certaines dispositions légales doivent être respectées, sont traitées dans les deuxième, troisième et quatrième tirets du nouvel article 5bis.

Article 7
Fin du contrat

L'article 7, § 1 est supprimé et le titre adapté au contenu des dispositions restantes. Cette modification prend en compte le fait que dans les cas où le droit communautaire ou le droit national correspondant s'applique, la durée du contrat d'utilisation de l'infrastructure est toujours limitée à une période d'horaire de service ou, dans des cas spécifiques, à plus d'une période de cette nature. Cette question est également traitée dans le premier tiret du nouvel article 5bis.

Titre III
Responsabilité

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

et

Article 9
Responsabilité du transporteur

Conformément à l'article 8, § 4 et à l'article 9, § 4, la question des systèmes d'amélioration des performances et des mesures standardisées et immédiates d'indemnisation en faveur des clients est traitée dans les cinquième et sixième tirets du nouvel article 5bis, dans la mesure où ces dernières sont pertinentes dans la relation contractuelle des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure au sujet de laquelle, dans les cas où le droit communautaire s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées.

Titre V
Exercice des droits

Article 22
Procédures de conciliation

La question soulevée dans le présent article au sujet de laquelle, dans les cas où le droit communautaire s'applique, certaines dispositions légales doivent être respectées, est traitée dans le septième tiret du nouvel article 5bis.

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3300/2010, p. 6/7 – Transports et « services ». Quelle loi ? (M. Tilche)

Idem, n° 3302/2010, p. 36/37 – Aérien. Les mystères de Montréal (M. Tilche)

Idem, n° 3303/2010, p. 52/53 – Pollution des marchandises. Quelle réparation ? (M. Tilche)

Idem, n° 3306/2010, p. 103 – Prescription CMR. Peut-on « grappiller » ?; Retard dû à la douane. Cas pratique (M. Tilche)

Idem, n° 3309/2010, p. 156-158 – Intervenants MD (marchandises dangereuses). Responsabilités (A. Babled et M. Tilche)

Idem, n° 3310/2010, p. 171/172 – CMR. L'empire genevois (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, édition/Ausgabe/edition 1/2010

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 7/2010, S. 6 – Keine Zahlungspflicht über die Rückgabe hinaus. Eisenbahnen Gerichtsurteil: Entsprechende Klauseln in Waggon-Mietverträgen sind unwirksam (K.-P. Langenkamp)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 1-2010, p. 9-18 – Canadian case law and beyond... Hague Visby Rules and Hague Protocol loss of carrier liability limitation benefit (M. Katsivela)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, 2009-4, Focus on : The Rotterdam Rules / Les Règles de Rotterdam ; p. 831-845 – Freedom of Contract under the Rotterdam Rules (F. Berlingieri); p. 857-867 – Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison (Ph. Delebecque); p. 885-892 – Obligations of the Shipper to the Carrier under the Rotterdam Rules (Chapter 7) (Ch.D. Hooper); p. 893-900 – What Changes in International Transport Law after the Rotterdam Rules? (R.I. Ortiz); Behind the Numbers : the Limitation on Carrier Liability in the Rotterdam Rules (K. Lannan); p. 931-943 – The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules (Si Yuzhou/H. Hai Li); p. 981-995 – Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules (G. van der Ziel); p. 997-1009 – Delay and the Rotterdam Rules (A. von Ziegler); p. 1011-1023 – The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules (S. Zunarelli)

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 22-26 mars 2010

La première Réunion commune RID/ADR/ADN de la biennale 2010/2011 s'est tenue du 22 au 26 mars 2010 à Berne. Outre de nouveaux amendements dont la mise en vigueur est prévue au 1^{er} janvier 2013, les derniers amendements aux éditions 2011 du RID, de l'ADR et de l'ADN figuraient également à l'ordre du jour. Cette réunion, qui avait à discuter cinquante documents officiels et informels respectivement, a été très intensive. Vingt États, la Commission européenne et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que quatorze organisations non gouvernementales étaient représentés.

Citernes

Un groupe de travail sur les citernes siégeant en parallèle à la réunion plénière a été de nouveau constitué pour traiter les documents relatifs aux questions touchant aux citernes. En raison du programme de travail chargé, ce groupe de travail s'est vu également confier le traitement préliminaire de documents qui n'avaient aucun rapport avec la technique des citernes proprement dite.

Obligations du transporteur en matière de contrôle du respect de la date d'épreuve

Le paragraphe 1.4.2.2.1 d) prévoit que le transporteur doit s'assurer, pour ce qui concerne les citernes, que la date de la prochaine épreuve n'est pas dépassée. Dans certains cas (cas de l'épreuve intermédiaire visée au 6.7.3.15.2 ou au 6.8.2.4.3), cette date peut toutefois être dépassée de trois mois. Afin que la situation soit claire sur le plan juridique, l'UIC a suggéré de tenir compte de cet aspect dans le 1.4.2.2.1 en remplaçant la « date de la prochaine épreuve » par le « délai de la prochaine épreuve ».

Remplissage et transport de wagons-citernes/véhicules-citernes après expiration du délai fixé pour les contrôles périodique et intermédiaire

Dans le RID/ADR 2009, le 6.8.2.4.3 a été modifié de façon à permettre que les contrôles intermédiaires des citernes puissent être également effectués dans les trois mois précédant ou suivant la date fixée. Ceci constituait, de l'avis de l'UIC, une adaptation partielle aux prescriptions applicables aux citernes mobiles. Concernant ce

type de citernes, le chapitre 6.7 prescrit qu'elles ne doivent pas être remplies après expiration des délais indiqués au 6.7.19.2 et que, dans le cas où elles auraient été remplies avant expiration du délai fixé pour le contrôle périodique, elles peuvent être transportées dans les trois mois maximum suivant l'expiration de ce délai. Ces additifs font défaut pour les citernes visées au chapitre 6.8. Pour clarifier les choses, l'UIC a donc suggéré d'introduire une disposition analogue dans le chapitre 6.8.

Cette proposition n'a pas été adoptée car le groupe de travail a estimé qu'une extension de cette réglementation, qui n'a été introduite dans le RID/ADR qu'en 2009, n'entraînerait pas une amélioration de la situation et qu'elle n'était pas nécessaire pour le transport terrestre européen en raison du raccourcissement généralisé des trajets.

Obligations du remplisseur en matière de contrôle des fermetures des citernes de wagons-citernes/véhicules-citernes

Conformément au 6.8.2.2.2, les ouvertures par le bas pour le remplissage ou la vidange de citernes doivent être équipées, selon le code-citerne de la matière à transporter, d'au moins deux ou trois fermetures montées en série et indépendantes les unes des autres. Elles comprennent

- a) un obturateur externe et un dispositif de fermeture ou
- b) un obturateur interne, un obturateur externe et un dispositif de fermeture.

Le cahier des charges du remplisseur prévoit cependant, selon les termes du 1.4.3.3 f), que celui-ci n'est tenu de contrôler que l'étanchéité du dispositif de fermeture. Pour éviter les fuites de gouttes, cette obligation de contrôle devrait être également étendue, de l'avis de l'UIC, au contrôle des obturateurs interne et externe.

Au cours de la discussion, la majorité des membres du groupe de travail a noté que, pour des raisons techniques tout autant que pour des raisons relevant du droit de la sécurité au travail, il était impossible de transposer sans problèmes ces exigences. En particulier, on ne savait pas exactement quelles solutions techniques appliquer dans ce cas précis pour atteindre l'objectif de protection. Les dispositifs de fermeture habituellement utilisés jusque-là tels que le deuxième obturateur et le capuchon de protection comportaient dans bien des cas un filetage. La manipulation de ces dispositifs n'avait pas été définie de

de façon suffisamment précise jusqu'à présent et s'effectuait donc de diverses manières.

Diverses solutions potentielles ont été discutées telles que par exemple le double contrôle de la bonne fermeture des dispositifs, des fermetures particulières présentant une probabilité d'étanchéité plus élevée ou l'introduction de consignes de travail dans les stations de remplissage et de vidange. Ces consignes de travail ont été également proposées par le CEFIC et préconisées par le groupe de travail.

La réalisation des véhicules ferroviaires et routiers étant différente sur le plan constructif, les solutions envisagées pour ces deux modes de transport seront par conséquent elles aussi différentes. Il est donc possible qu'il faille poursuivre les discussions pour trouver une solution définitive au problème des fuites de gouttes.

Provisoirement, l'obligation du remplisseur a été modifiée en ce sens qu'il doit s'assurer que toutes les fermetures sont en position fermée et qu'il n'y a pas de fuite.

Mesures transitoires applicables aux citernes

Le groupe de travail a discuté de la nécessité de conserver des mesures transitoires périmées étant donné qu'il était impossible de déterminer dans chaque cas si les nouvelles dispositions s'appliquaient aux citernes plus anciennes transportées conformément à des mesures transitoires. Ainsi, les avis divergeaient parmi les utilisateurs quant à savoir si, par exemple dans le cas des citernes transportées conformément à des mesures transitoires générales, un marquage a posteriori était nécessaire ou pas. De tels cas étant avérés, le groupe de travail a non seulement jugé nécessaire de conserver les mesures transitoires, mais aussi, de façon générale, de remanier ces dispositions dans l'avenir, et ce de façon spécifique à chaque mode de transport.

Qualification des personnes procédant à des contrôles magnétoscopiques des citernes

La proposition de la Belgique avait pour but de clarifier quel type de qualification devaient posséder les personnes procédant à des contrôles magnétoscopiques des citernes destinées au transport d'ammoniac anhydride, conformément à la disposition spéciale TT 8.

Le groupe de travail a discuté cette question tout en gardant à l'esprit le fait que des organes d'inspection devant remplir les exigences de la disposition spéciale TT 9 étaient compétents en matière de contrôles des citernes à gaz portant le marquage π . Certains membres

du groupe de travail n'étaient pas sûrs si ces contrôles pouvaient être effectués exclusivement par des personnes certifiées et par là même qualifiées selon la norme EN 473.

Une grande majorité s'est finalement prononcée en faveur de la mesure visant à compléter la disposition spéciale TT 8 par un renvoi à cette norme européenne.

Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN

Statut juridique de la table des matières et de l'index alphabétique de l'ADR et de l'ADN

Contrairement aux listes correspondantes du RID, la table des matières et l'index alphabétique de l'ADR et de l'ADN ne font pas partie intégrante des règlements. C'est pourquoi les modifications qui leur sont apportées ne figurent pas dans les textes de notification et ne peuvent être constatées que lorsque les versions officielles de l'ADR et de l'ADN paraissent. Afin d'accélérer le travail de traduction, les Pays-Bas avaient proposé d'inclure également ces listes de l'ADR et de l'ADN dans la partie juridique des règlements.

Un vote effectué à titre indicatif a montré que les avis au sein de la Réunion commune étaient partagés. Si certaines délégations estimaient que la méthode retenue pour le RID devrait également s'appliquer à l'ADR et à l'ADN, d'autres craignaient de plus pouvoir établir l'index alphabétique avec la même souplesse dont elles bénéficiaient jusqu'à présent du fait de la possibilité d'inclure des synonymes. Le représentant des Pays-Bas a cependant annoncé qu'il soumettrait une nouvelle proposition.

Déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses

Le 1.8.5.1 stipule qu'en cas d'incidents survenant lors du transport de marchandises dangereuses, un rapport d'accident devait être rédigé dans certaines circonstances. La Réunion commune a été d'accord pour dire que ce rapport d'accident devait être présenté à l'autorité compétente dans le délai d'un mois suivant l'accident.

Paragraphe 5.4.1.1.4

Le 5.4.1.1.4 contient une exemption des prescriptions de documentation du chapitre 5.4 pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Étant donné qu'il est indiqué clairement dans le nouveau chapitre 3.4 de l'édition 2011 du RID/ADR quelles sont les prescriptions à ne pas respecter lors du transport de quantités limitées (et parmi celles-ci également les

prescriptions du chapitre 5.4), il a été décidé de supprimer le 5.4.1.1.4.

Sols et déchets de construction ou de démolition contaminés par des PCB

La proposition de supprimer la disposition spéciale relative au transport en vrac VW 15/VV 15 en regard des Nos ONU 2315 et 3151 (diphényles polychlorés liquides et diphényles ou terphényles polyhalogénés liquides) a été rejetée car les déchets solides contaminés par ce type de matières liquides, restent solides. La disposition spéciale a cependant été modifiée pour indiquer qu'elle ne s'applique qu'aux solides.

L'augmentation de la concentration autorisée de PCB, de 0,1 % (1000 mg/kg) à 5 % (50 g/kg), également proposée, a été également refusée car ceci constituerait une dérogation aux prescriptions relatives à l'élimination des déchets dangereux. Il a été cependant noté qu'il était difficile de déterminer la concentration réelle car les PCB n'étaient pas répartis de manière homogène dans les déchets transportés. Ce problème devra être traité ultérieurement sur la base d'une nouvelle proposition.

Mesure transitoire pour le marquage des récipients intérieurs des GRV composites

Le 6.5.2.2.4, adopté pour l'édition 2011, prévoit que les récipients intérieurs de GRV composites fabriqués à partir du 1^{er} janvier 2011 devront être pourvus de marquages. La Réunion commune a adopté une mesure transitoire permettant de continuer à marquer les récipients intérieurs des GRV composites fabriqués entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 2011 conformément aux dispositions du 6.5.2.2.4 en vigueur jusqu'au 31 décembre 2010. Une telle mesure transitoire n'ayant pas été décidée pour le Code IMDG, ces GRV composites ne pourront cependant pas être utilisés en transport maritime.

Bouteilles pour appareils respiratoires

La disposition spéciale 655 autorise l'emploi de bouteilles à gaz pour les appareils respiratoires remplissant les exigences de la directive relative aux équipements à pression. Sur proposition de la Commission européenne, cette disposition spéciale, qui ne s'appliquait jusqu'à présent qu'au No ONU 1002 air comprimé, a été étendue aux Nos ONU 1072 oxygène comprimé, 1956 gaz comprimé, n.s.a. et 3156 gaz comprimé comburant, n.s.a. dans la mesure où ces gaz peuvent être également contenus dans des bouteilles pour appareils respiratoires.

Le représentant de la Suisse a annoncé qu'il allait initier un accord multilatéral afin que ces dispositions soient appliquées dès que possible.

Transport en vrac et en conteneurs pour vrac

Depuis l'introduction des dispositions relatives aux conteneurs pour vrac dans l'édition 2005 du RID/ADR/ADN, il existe deux systèmes parallèles pour le transport en vrac à savoir, d'une part, le système RID/ADR traditionnel avec affectation de dispositions spéciales VW/VV (7.3.3) et, d'autre part, le système multimodal du Règlement type de l'ONU avec affectation des codes BK 1 (conteneurs pour vrac bâchés) ou BK 2 (conteneurs pour vrac fermés) (chapitre 6.11 et 7.3.2).

Lors de la dernière Réunion commune, le représentant du Royaume-Uni avait déjà soumis la proposition de réunir les deux systèmes parallèles pour le transport en vrac en un seul et même système basé sur le système multimodal BK 1 et BK 2 (v. Bulletin 3/2009, p. 41/42).

La proposition plus concrète soumise par le Royaume-Uni pour la présente session, qui vise à garantir que les matières jusque-là autorisées pour le transport en vrac selon le système VW/VV continueront à être autorisées pour ce type de transport et à autoriser la poursuite de l'utilisation de wagons/véhicules existants ne remplissant pas, le cas échéant, de façon exhaustive les prescriptions du chapitre 6.11, a été longuement discutée.

Au cours de la discussion, plusieurs délégations se sont prononcées en faveur du maintien des systèmes parallèles actuels. Elles ont estimé qu'un système unique ne permettrait plus d'identifier les matières dont le transport en vrac est autorisé en transport maritime. D'autres délégations se sont en revanche prononcées en faveur d'une uniformisation des prescriptions tout en estimant que plusieurs points de la proposition du Royaume-Uni devraient être discutés dans le cadre d'un groupe de travail informel.

Classement des déchets

Selon le système simplifié de classement des déchets du 2.1.3.5.5, une affectation standard à la rubrique n.s.a. la mieux appropriée du groupe d'emballage II est possible lorsque les propriétés du déchet ne correspondent pas aux propriétés du groupe d'emballage I. Si on applique ce système de classement, il n'est pas nécessaire d'indiquer le nom technique prescrit dans la disposition spéciale 274 du chapitre 3.3 en relation avec le 5.4.1.1.3.

Dans un document, la Suède a défendu l'idée que l'application du système simplifié de classement des déchets devait être également possible pour diverses rubriques n.s.a. auxquelles seul le groupe d'emballage III était affecté. A l'exception des rubriques des Nos ONU 3077 et 3082 (matières dangereuses pour l'environnement), la Réunion commune a refusé l'extension du système simplifié car les déchets ne peuvent être affectés à ces rubriques n.s.a. spécifiques que lorsque leur composition est connue. Le système simplifié de classement ne peut cependant être appliqué que dans les cas où la composition précise du déchet n'est pas connue.

Classement des matières dangereuses pour l'environnement

Une non-compatibilité avec les prescriptions du transport maritime peut résulter du fait que les prescriptions du 2.2.9.1.10.5.2, adoptées pour l'édition 2011 du RID/ADR/ADN, prévoient que les directives de la CE priment sur les prescriptions de classement du 2.2.9.1.10. Pour éviter cet écueil, la Réunion commune a adopté un texte modifié du 2.2.9.1.10.5. Lors de la lecture du rapport, il a été cependant noté que ce texte aussi nécessitait des améliorations de sorte que d'autres propositions d'amendements ont été promises pour la prochaine réunion du WP.15 et de la Commission d'experts du RID.

Mesures transitoires pour les matières dangereuses pour l'environnement

Dans l'édition 2009 du RID/ADR/ADN, l'application des prescriptions de classement des matières dangereuses pour le milieu aquatique a été étendue à des matières qui remplissent aussi les critères d'autres classes que la classe 9. Dans ces conditions, une mesure transitoire, qui expirera le 31 décembre 2010, a été introduite dans le 1.6.1.17.

Pour l'édition 2011, les catégories et critères de classement des matières et mélanges figurant dans le 2.2.9.1.10.3 et le 2.2.9.1.10.4 ont été adaptés à la 16^{ème} édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Lors de la dernière Réunion commune, il avait été déjà noté que, compte tenu de la procédure de modification de la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires), l'application des nouveaux critères GHS aux matières dangereuses pour le milieu aquatique pourrait être retardée pour le transport maritime (Code IMDG). A cette fin, une mesure transitoire a été introduite dans le 1.6.1.19 afin d'autoriser l'application jusqu'au 31 décembre 2012

2012 des prescriptions de classement applicables jusqu'au 31 décembre 2010.

Dans l'intervalle, il est apparu que l'application des critères GHS aux matières dangereuses pour l'environnement ne sera obligatoire dans le code IMDG qu'à compter du 1^{er} janvier 2014. C'est pourquoi la Réunion commune a décidé de prolonger la mesure transitoire figurant au 1.6.1.19 jusqu'au 31 décembre 2013. Une proposition complémentaire visant à prolonger également la mesure transitoire figurant au 1.6.1.17 jusqu'au 31 décembre 2013, a été par contre rejetée.

Marque relative aux matières dangereuses pour l'environnement sur les suremballages

Le marquage des suremballages est régi au 5.1.2.1. Celui-ci exige un étiquetage tel que prescrit au 5.2.2 pour les colis. Les prescriptions de marquage au moyen de la marque relative aux matières dangereuses pour l'environnement ne figurant pas au 5.2.2, mais au 5.2.1.8, cela signifierait que les suremballages ne doivent en aucun cas porter cette marque. Pour garantir le marquage des suremballages au moyen d'une marque relative aux matières dangereuses pour l'environnement, la Réunion commune a décidé d'adapter le 5.1.2.1, ce qui avait été déjà fait pour le Code IMDG.

Marque pour les matières transportées à chaud

Tandis que le 5.3.2.2 de la 16^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU prescrit la marque relative à une température élevée pour les unités de transport contenant une matière qui est transportée ou remise en vue de son transport, à l'état liquide, à une température égale ou supérieure à 100 °C et, à l'état solide, à une température égale ou supérieure à 240 °C, le 5.3.3 du RID/ADR prescrit cette marque uniquement pour les matières auxquelles la disposition spéciale 580 est affectée. Cette disposition spéciale n'est affectée qu'aux Nos ONU 3257 (liquide transporté à chaud, n.s.a.) et 3258 (solide transporté à chaud, n.s.a.), mais pas au No ONU 3256 (liquide transporté à chaud, inflammable, n.s.a., ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair) bien que cette matière puisse être transportée ou remise en vue de son transport à des températures largement supérieures à 100 °C.

Pour parvenir à une harmonisation multimodale, une subdivision de la rubrique relative au No ONU 3256 a été effectuée, sur proposition de la Belgique, dans le tableau A, en fonction de la température existant au moment de la remise en vue du transport.

Marquage des conteneurs, wagons et unités de transport contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées

Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a expliqué dans un document informel que la plupart des entreprises de transport routier n'avaient pas encore appliqué les prescriptions de marquage, en vigueur depuis 2009 pour les unités de transport et conteneurs transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, en raison de la mesure transitoire du 1.6.1.18. Étant donné que ce marquage, qui porte l'inscription « LTD QTY », a été remplacé dans les modifications du chapitre 3.4, qui entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2011, par un marquage en forme de losange, elles préféreraient n'appliquer à compter du 1^{er} janvier 2011 que le marquage en forme de losange de façon à éviter des problèmes d'interprétation avec les autorités de contrôle. Il a proposé à titre d'alternative de prolonger la mesure transitoire du 1.6.1.18 jusqu'au 30 juin 2011.

Étant donné que le Code IMDG autorise l'utilisation du marquage existant jusqu'à présent jusqu'au 31 décembre 2011 et ne prescrit l'utilisation du marquage en forme de losange qu'à compter du 1^{er} janvier 2012, la Réunion commune a estimé qu'il fallait conserver la plus grande flexibilité possible. L'industrie et les entreprises de transport devraient toutefois être incitées à appliquer le nouveau marquage dès le 1^{er} janvier 2011. Les États ne devraient également autoriser le nouveau marquage pour le trafic national que s'ils n'avaient pas encore transposé les modifications 2011 au niveau du trafic national à la date du 1^{er} janvier 2011.

Épreuve hydraulique pour les récipients à pression « non-UN »

L'épreuve initiale des récipients à pression « UN », telle que prescrite au 6.2.1.5.1 g), autorise soit l'épreuve de pression européenne classique sans dilatation permanente visible, soit l'épreuve du manteau hydraulique (water jacket test) où l'expansion volumétrique est mesurée et des dilatations permanentes sont détectées. Les seuils pour ces dilatations sont fixés dans les normes de construction. Le 6.2.3.4.1 applicable aux récipients à pression « non UN » n'autorise aucune déformation permanente et exclut par là même implicitement l'application de la dernière épreuve mentionnée pour les récipients à pression RID/ADR/ADN.

La Réunion commune a adopté la proposition de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), de l'Association des fabricants de bouteilles à gaz européens (ECMA) et du Comité européen de normalisation

(CEN) de renvoyer, pour ce qui est de l'épreuve initiale des récipients à pression RID/ADR/ADN, exclusivement aux prescriptions correspondantes applicables aux récipients à pression « UN ».

Transport de réservoirs de gaz démontés de véhicules automobiles

Le développement et la commercialisation de propulsions de véhicules alternatives conduisent de façon croissante à la mise en œuvre de véhicules fonctionnant aux gaz inflammables. Dans le cadre des opérations de maintenance et de réparation, des activités d'assurance-qualité des véhicules et de leurs composants et de l'élimination écologique des déchets, il est nécessaire de transporter des réservoirs de gaz ou des systèmes de stockage de gaz usagés présentant différents niveaux de remplissage. Étant donné que les règlements actuels ne prévoient pas la possibilité de les transporter de façon réglementaire et conforme au droit, l'Allemagne avait proposé une nouvelle disposition spéciale qui devrait être affectée aux Nos ONU 1011, 1049, 1075, 1954, 1965, 1966, 1969, 1971 et 1978.

Sur la base de différents commentaires soumis pendant la réunion, l'Allemagne préparera une proposition remaniée ainsi qu'un accord multilatéral qui permettra de garantir, avant la mise en vigueur officielle de la modification au 1^{er} janvier 2013, un transport conforme au droit entre les États intéressés.

Prochaine réunion

La prochaine Réunion commune poursuivra ses discussions sur les modifications 2013 du RID/ADR/ADN dans la période du 13 au 17 septembre 2010. (Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Forum de discussion sur la sûreté des transports intérieurs

Genève, 28/29 janvier 2010

Le Suppléant du Secrétaire général représentait l'OTIF lors de cette manifestation qui a vu la présentation d'un large éventail d'informations, parmi lesquelles les

mesures prises concrètement dans le domaine routier, sous l'égide de l'IRU, et par les clients des transporteurs, dans le domaine des marchandises de valeur, sous l'égide de la Transported Assets Protection Association (TAPA), pour pallier aux insuffisances du système, ont particulièrement retenu l'attention. Dans le domaine ferroviaire, l'exposé du chef du programme de sûreté de l'administration ferroviaire norvégienne concernant l'architecture de la sûreté et les résultats du Centre européen de recherche d'Ispra (I) concernant les effets des explosions et les risques internes aux moyens de transport ferroviaires ont attiré tout particulièrement l'attention. Les évolutions enregistrées dans le domaine des nombreuses initiatives internationales étatiques et non étatiques (forums d'échange d'informations, directives, toolboxes, etc.) ont été par ailleurs présentées et un refus opposé à toute législation internationale contraignante ou à la création d'une organisation internationale spécialisée dans la sûreté. Cette tendance pourrait à vrai dire s'inverser si, en Europe aussi, à l'exemple des États-Unis, les transports internationaux étaient soumis à des restrictions supplémentaires par le biais d'actes de la législation nationale adoptés dans le domaine de la sûreté. Dans ce contexte, l'intervention du délégué de la Fédération de Russie paraît importante. Celui-ci a attiré l'attention sur les lois fédérales édictées dans son pays pour assurer la sécurité des transports, présenté une liste de menaces et décrit l'approche globale adoptée pour les contrer.

(Traduction)

Comité des transports intérieurs (CTI)

72^{ème} session

Genève, 23-25 février 2010

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 23 au 25 février 2010.

Le débat sur les orientations politiques (v. Bulletin 1/2008, p. 8) était consacré cette année aux transports par voie navigable et plus particulièrement au thème suivant : « Développement durable des transports : le cas du transport par voie navigable ».

Un invité de marque, le Président des chemins de fer russes (RZD), **M. Vladimir Yakunin**, a par ailleurs

présenté¹ la modernisation du réseau ferroviaire russe et le rôle que les RZD ambitionnent de jouer sur le marché eurasiatique des transports ferroviaires. Au cours de cette présentation, M. Yakunin a aussi évoqué l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF (v. Bulletin 4/2009, p. 55) et le développement des liaisons de ferries entre l'Allemagne (Sassnitz) et les ports russes de la Baltique (Baltiisk et Oust-Louga).

En ce qui concerne les questions se rapportant aux travaux du Comité en général, les points suivants intéressant plus particulièrement l'OTIF étaient inscrits à l'ordre du jour : transports et sûreté, facilitation du passage des frontières en transport international ferroviaire et régimes de responsabilité civile régissant le transport intermodal.

Le Comité a recommandé à la division des transports intérieurs, de poursuivre – en coopération avec les Etats membres, les organisations internationales, le secteur privé et les milieux universitaires – ses activités visant à améliorer la **sûreté des transports intérieurs**, notamment en organisant des réunions permettant d'échanger des informations et de partager des bonnes pratiques (« best practices ») (v. aussi, p. 15)

En ce qui concerne la **facilitation du passage des frontières en transport international ferroviaire**, le Comité a été informé que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports avait, lors de sa session de début février 2010, finalisé le projet de nouvelle Annexe 9 (franchissement des frontières par rail) à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises (v. Bulletin 1/2009, p. 7 et 8). Le projet d'Annexe 9 a été transmis au Comité de gestion de la Convention pour adoption finale en 2010.

Le Comité a, enfin, demandé au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de poursuivre ses travaux sur **les régimes de responsabilité civile régissant le transport intermodal** et d'aborder la question des conflits éventuels entre les dispositions de la CMR (route), de la COTIF/CIM (rail), de la Convention de Montréal (air) et des nouvelles Règles de Rotterdam (mer) (v. Bulletin 1/2009, p. 8 et Bulletin 4/2009, p. 65.)

¹ http://www.unece.org/trans/events/docs/2010/ITC72_RussianRailways_Yakunin.pdf

Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

Deuxième Conférence préparatoire au 18^{ème} Forum économique et environnemental de l'OSCE

Minsk, 15/16 mars 2010

L'événement a réuni quelque 180 participants de 40 États ainsi que de nombreuses organisations et entreprises. L'OTIF était représentée par le Suppléant du Secrétaire général qui est intervenu sur le thème de la « facilitation du trafic ferroviaire international entre les États appliquant le droit de l'UE et d'autres États ». La conférence a été consacrée aux nouveaux axes de travail de l'OSCE dans les domaines de la sûreté du transport terrestre, de la facilitation ferroviaire et de la promotion des moyens de transport respectueux de l'environnement. Nombreux étant ceux à considérer le transport terrestre comme le maillon le plus faible dans la sécurisation de la chaîne logistique internationale, il se peut que celui-ci devienne de plus en plus l'instrument ou la cible d'attaques terroristes. À défaut d'un organisme intergouvernemental et d'un cadre juridique correspondant permettant un traitement global de cette problématique, l'OSCE se sent appelée à prendre des initiatives politiques correspondantes. Concernant les autres sujets, la situation du trafic ferroviaire entre l'Asie et l'Europe a figuré au premier plan. Là encore, l'absence d'un régime juridique uniforme et l'existence de plusieurs organisations internationales compétentes (OTIF, OSJD et UE) sont considérées comme un défi politique pour l'OSCE. Reste à voir si le 18^{ème} Forum économique et environnemental à haut niveau, qui se tiendra à Prague du 24 au 26 mai 2010, donnera des impulsions concrètes en la matière et de quelle nature elles seront. (Traduction)

Autres activités

Conférence « EurasiaRail 2010 »

Istanbul, 9-11 février 2010

Cette conférence, organisée par TERRAPINN, firme dubaïote spécialisée dans l'organisation de tels événements, a réuni des représentants à haut niveau, issus entre autres de Russie, de Turquie, d'Iran, d'Azerbaïdjan, du Kazakhstan, de Géorgie, de l'Organisation de coopération économique (ECO), de la CEE/ONU, de la

Banque mondiale et de la BERD. L'OTIF était représentée par le Secrétaire général.

Les présentations et panels, parfois très intéressants, ont mis l'accent sur des liaisons qui, tout en n'étant qu'à l'état de projets, n'en sont pas moins extrêmement importantes pour l'avenir des chemins de fer dans la région située entre l'Europe, l'Asie centrale et le Proche et Moyen-Orient. C'est le cas de la ligne Kars-Tbilissi-Bakou, déjà en cours de construction, ou de la ligne reliant Islamabad à Istanbul via Téhéran, qui a été déjà testée au moyen d'un train pilote. Les présentations des représentants des chemins de fer et du Ministère des transports turcs concernant les lignes à grande vitesse reliant Ankara à Istanbul, qui, pour partie, sont déjà en service et, pour partie, encore en construction, ainsi que les présentations relatives à l'utilisation du tunnel de Marmara sous le Bosphore près d'Istanbul, également déjà en construction, ont également fait forte impression.

Comme à l'habitude, le Secrétaire général a présenté les objectifs et missions de l'OTIF, la COTIF 1999 avec ses Appendices, le mode de fonctionnement de l'Organisation et les activités phares du Secrétariat, tout en mettant encore une fois plus particulièrement l'accent sur la description des obstacles que continue à rencontrer le trafic ferroviaire, notamment en dehors de l'Union Européenne, au franchissement des frontières. Les trains circulant sur les lignes mentionnées ci-dessus devant justement franchir plusieurs frontières, les États respectivement concernés ont été expressément invités à conduire dès à présent une réflexion sur la façon dont des procédures aussi peu bureaucratiques que possible pourraient être mises en place et à mener des projets de construction permettant un déroulement aussi fluide que possible des différents contrôles aux frontières réalisés par les différents organes (Douanes, opérations touchant à la délivrance de visas, contrôles techniques, etc.). Le Secrétaire général a également présenté aux quelque 150 participants les inconvénients particuliers auxquels le trafic ferroviaire transfrontalier est confronté, en plus des obstacles d'ordre administratif qui existent de facto, du fait de la fraude et de la corruption. Les réactions particulièrement nombreuses suite à ces deux derniers points ont montré que ce problème n'est plus de nos jours, comme il l'a été par le passé, passé sous silence ni marginalisé, mais plutôt considéré, de façon croissante, comme un problème réel, et ce également au niveau gouvernemental.

Le contact informel, intensif et très informatif, que le Secrétaire général a pu nouer avec le directeur « transport de fret » des chemins de fer d'État géorgiens a revêtu une importance particulière pour l'OTIF. Il a été

possible d'établir, dans le cadre de ce contact, une forme de communication a priori fiable entre l'OTIF, les chemins de fer d'État et le Ministère des transports géorgiens. On peut d'autant plus s'en féliciter que le contact avait été rompu après le séminaire organisé conjointement par l'OTIF et le Ministère des transports azerbaïdjanais à Bakou en décembre 2008.

Cette conférence, qui sera suivie de bien d'autres encore (conférence à Dubaï en mai 2010 pour la région du Golfe et à l'automne 2010 pour les pays d'Afrique du Nord), a été fort utile à l'OTIF car elle lui a permis non seulement de se faire mieux connaître dans les différentes régions et de démontrer à quel point elle était performante, mais aussi de nouer des contacts informels à haut niveau, qui faciliteront ou optimiseront de manière considérable l'exécution du Programme de travail du Secrétariat. Le fait que TERRAPIN poursuive de toute évidence un but lucratif en organisant ces conférences (les frais de participation ordinaires pouvant aller jusqu'à \$ 4'800 !) est un fait qui, sans être contraire à ce qui précède, ne doit pas être négligé.
(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Versailles

Arrêt du 2 juillet 2009

- 1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la cause exonératoire tirée de la force majeure dans un cas où l'évènement – dommage aux véhicules placés sur les wagons porte-voiture durant un orage de grêle – n'était pas ni imprévisible (le risque d'orage étant annoncé par la météo) ni irrésistible¹. Le dommage ne serait pas arrivé si le transporteur avait rempli ses obligations.**

¹ Une disposition comparable se trouve à l'article 23, § 2 des CIM bien que le terme de « force majeure » ne soit pas utilisé et que l'élément d' « imprévisibilité » des « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier » fasse défaut. Voir également la jurisprudence publiée dans le Bulletin 3/2001, p. 64.

- 2. Le transporteur ne peut pas non plus se prévaloir de la limitation de garantie prévue, en raison de sa faute lourde dénotant son inaptitude à accomplir la mission telle qu'il l'avait acceptée, à savoir le respect du délai garanti. Un retard était générateur de l'avarie.**

Cf. article 133-1 du Code de commerce français

Faits et procédure

Résumé/extraits :

La SAS Renault a confié à la SA Compagnie d'affrètement et de transport (CAT), commissionnaire, l'organisation du transport, depuis ses sites de Douai et Maubeuge, de véhicules destinés à être commercialisés en Espagne. La CAT a elle-même confié l'organisation de ces transports à la SA Société de transport de véhicules automobiles (STVA), commissionnaire intermédiaire, qui a fourni les wagons porte-voitures, et a signé divers contrats de transport avec la SNCF pour effectuer le transfert des véhicules depuis Douai et Maubeuge jusqu'à Le Boulou.

Les wagons chargés des véhicules pris en charge entre les 21 et 30 juillet 2004 sont restés stationnés en gare de triage de Nîmes, où ils se sont trouvés exposés, le mardi 3 août 2004 vers 18 h 30, à un important orage de grêle.

396 véhicules ont été endommagés, et une expertise contradictoire a fixé à la somme de 373'987 € le préjudice en résultant.

La SAS Renault, la SA AXA Corporate solutions assurances (SA AXA) et la société Tokio Marine Europe Insurance Limited (Tokio MEI) ont assigné la CAT, la STVA et la SNCF aux fins de les voir condamner à payer à Renault la somme de 23'000 € en indemnisation de la franchise restée à sa charge, et aux assureurs "ad valorem" la somme de 350'987 € sur le fondement d'une quittance subrogative.

La CAT a appelé la STVA et la SNCF en garantie, et la STVA a également appelé la SNCF aux mêmes fins.

Le Tribunal de Commerce de Nanterre, par jugement rendu le 23 novembre 2007, a déclaré la demande irrecevable. La SAS Renault et les sociétés d'assurances, SA AXA et Tokio MEI, ont interjeté appel, en demandant à la Cour d'infirmer le jugement et condamner « conjointement et solidairement » la CAT, la STVA et la SNCF à payer à la SAS Renault la somme de 23'000 €, et aux deux sociétés d'assurance la somme de 350'987 € sauf à compléter ou à parfaire, ces sommes portant intérêts au

taux légal à compter de la date de délivrance de l'assignation, avec capitalisation par année entière.

Les assureurs soulignent qu'ils justifient par la production de la quittance régularisée par la SAS Renault le 25 mai 2005 à hauteur de 350'987 € et de la copie du chèque de règlement n° 0597612 établi le 19 mai 2005, être régulièrement subrogés dans les droits de cette dernière; reprenant les conditions de la police souscrite par Renault et les circonstances du sinistre, ils soutiennent bénéficier d'une subrogation légale.

Les appelantes font valoir que l'action de la SAS Renault et de ses assureurs subrogés est recevable à l'encontre des commissionnaires de transport CAT et STVA en application des articles L 132-4 et suivants du Code de commerce, et à l'encontre de la SNCF, en application de l'article L 132-8 du même code qui confère à l'expéditeur Renault un droit d'action directe contre le transporteur.

Elles font valoir que la CAT et la STVA en leur qualité de commissionnaires sont tenues à une obligation de résultat et garantes de leur substitué, la SNCF, laquelle est responsable de plein droit des avaries survenues en cours de transport en application de l'article L 133-1 du Code de commerce.

Elles considèrent que la SNCF ne rapporte pas la preuve de l'existence d'un cas de force majeure, la survenance d'un orage de grêle n'étant pas exceptionnelle en été dans la région de Nîmes, ni imprévisible pour la SNCF qui dispose de l'accès aux alertes et bulletins météo; que les conséquences d'un orage n'étaient pas irrésistibles pour la SNCF qui, tenue à obligation générale de prudence, se devait de déplacer les véhicules sous sa garde via un ajout de trains ou, pour le moins de procéder au bâchage des véhicules.

Elles font valoir qu'en l'absence d'un cas de force majeure la CAT ne peut se prévaloir de l'exonération de responsabilité prévue au contrat de commission; qu'en leur qualité de commissionnaire la CAT et la STVA demeurent tenues du fait de leur substitué et notamment des manquements à ses obligations contractuelles essentielles, et ne peuvent leur opposer les limitations contractuelles de responsabilité dès lors que cette dernière a commis une faute lourde, constituée par un manquement grave reconnu à son obligation essentielle prévue par le contrat "spot".

Elles soutiennent que si un cas de force majeure devait être retenu, la SNCF du fait de ses manquements contractuels caractérisés, ne pourrait bénéficier que d'une simple exonération partielle de sa responsabilité

dès lors que si elle avait respecté son engagement au titre d'un "envoi express/spot" au moins quatre des cinq trains n'auraient pas été exposés aux intempéries, ce qui aurait eu pour effet de réduire d'autant les dommages subis par les véhicules.

Sous le visa de l'article L 132-8 du Code de commerce, la CAT soutient que Renault ne figurant pas en qualité d'expéditeur sur la lettre de voiture ne justifie pas de son intérêt à agir, et qu'il en est en conséquence de même pour ses assureurs.

Elle prétend qu'en tout état de cause ces deniers ne peuvent se prévaloir d'une subrogation légale dès lors qu'en application de la clause 111.2.1 ils ne devaient couvrir un événement naturel qu'à la condition que "les mesures habituelles à prendre pour prévenir les dommages matériels directs susceptibles d'en découler n'ont pu empêcher leur survenance ou n'ont pu être prises"; qu'ils ne peuvent davantage se prévaloir d'une subrogation conventionnelle faute de rapporter la preuve d'un paiement concomitant à la subrogation.

Elle rappelle les dispositions de l'article L 133-1 du Code de commerce concernant la responsabilité du voiturier et son exonération en cas de force majeure, et souligne que le contrat conclu par Renault et la CAT, en vigueur au moment des faits, pour préciser les obligations de chacun des intervenants, prévoit une exonération de plein droit de cette dernière en cas de force majeure, visant notamment les événements naturels irrésistibles.

Elle soutient que l'orage de grêle survenu le 3 août 2004 compte tenu de son imprévisibilité et irrésistibilité constituait bien un cas de force majeure; que le retard, pris par la SNCF dans l'acheminement des véhicules ne saurait être de nature à priver cette dernière de l'exonération au titre de la force majeure, dès lors que ce n'est pas le retard qui a causé les dommages mais bien la tempête de grêle exceptionnelle qui a frappé la gare de triage de Nîmes.

Elle en déduit qu'elle-même et ses substitués, la STVA et la SNCF, sont exonérées de toute responsabilité pour les dommages qui résultent de cette violente averse de grêle, et Renault et ses assureurs mal fondés en leurs prétentions.

La STVA soutient que la chute de grêle du 3 août 2004, d'une intensité exceptionnelle étant imprévisible et irrésistible pour la SNCF, constitue un cas de force majeure exonérant cette dernière, et par conséquent la STVA de toute responsabilité conformément aux dispo-

sitions des articles L 133-1 alinéa 1 et L 132-5 du Code de commerce.

Elle fait valoir que dans l'hypothèse où la force majeure ne serait pas retenue, la SNCF dont la responsabilité est engagée devrait sa garantie.

La SNCF sollicite la confirmation du jugement entrepris.

Elle reconnaît que certains des délais de livraison prévus par le régime de livraison "Fret express" n'ont pu être respectés; elle considère que le respect des délais n'est qu'une obligation accessoire et qu'elle a parfaitement rempli son obligation principale de transport des marchandises, soulignant que parmi les trains stationnés sur le site de triage au moment de l'intempérie, l'un d'eux était encore dans les délais contractuels.

Elle prétend qu'elle n'a eu aucune intention délibérée de ne pas respecter les délais contractuels d'acheminement, et ne peut se voir reprocher une faute lourde qui ne saurait résulter d'un seul manquement à une obligation contractuelle fut-elle essentielle; elle rappelle qu'en matière contractuelle l'indemnisation est limitée aux seuls dommages prévisibles et directs et qu'en s'engageant sur un délai contractuel de livraison, elle n'a pas consenti à rembourser le donneur d'ordre au titre d'avaries consécutives à une intempérie constitutive d'un cas de force majeure, le retard n'ayant pas causé ni même permis les avaries, dues à l'événement climatique du 3 août.

Discussion

Extraits :

Il est constant que le 3 août 2004 les cinq trains chargés de véhicules Renault ont été exposés à un orage de grêle violent alors qu'ils se trouvaient immobilisés, certains depuis plusieurs jours, en gare de triage de Nîmes, les dommages subis par les 369 véhicules impactés, ont été évalués, sans aucune contestation, à la somme de 373'987 €.

La SNCF a conclu avec la STVA divers contrats de transport sous le régime du "Fret express" prévoyant un acheminement à J+3 non compris le dimanche, impliquant pour elle l'obligation principale non seulement d'assurer le transport mais également de se conformer au délai stipulé.

Elle a accepté de prendre en charge à partir de Douai et/ou Maubeuge et à destination du Boulou, le 23 juillet un train de 22 wagons, le 27 juillet un total de 40 wa-

gons, et le 30 juillet un ensemble de 7 wagons, alors même que le train quotidien entre Nîmes et Le Boulou ne permettait pas l'évacuation au jour le jour de ces wagons pour assurer la livraison dans le délai requis, sans pour autant organiser en temps utile de convoi supplémentaire pour permettre l'acheminement en continuité des trains de véhicules vers leur destination finale, et a maintenu ceux-ci immobilisés, sans protection particulière, en gare de triage de Nîmes, où ils se trouvaient tous depuis plusieurs jours quand ils ont subi l'orage de grêle du 3 août vers 18 h 30.

En application de l'article L 133-1 du Code de commerce, le voiturier est garant des avaries autres que celles qui proviennent de la force majeure.

Les bulletins météo émis régulièrement sur Nîmes plusieurs fois par jours entre le lundi 2 et le mercredi 4 août 2004 font tous état d'averses orageuses sur les Cévennes avec débordement en plaine, certains bulletins faisant état d'une possible violence de ces orages; le bulletin du mardi à 12 heures annonçant spécialement des orages parfois accompagnés de chutes de grêle.

Les orages parfois violents ne sont pas exceptionnels dans la région de Nîmes en août; le risque d'orage avec chute de grêle était annoncé, et les seuls éléments produits aux débats ne permettent pas d'établir que l'orage survenu sur la région de Nîmes ait été exceptionnel par sa violence; dès lors la condition d'imprévisibilité nécessaire pour caractériser la force majeure fait défaut; de surcroît les trains de véhicules se sont trouvés exposés à cet orage en raison d'un manquement de la SNCF à ses obligations contractuelles qui n'allègue pas, au surplus, avoir pris la moindre initiative entre 12 h et 18 h 30 pour éviter la survenance du dommage.

Dans ces conditions, la SNCF, et en conséquence la CAT et la STVA qui en sont les garants envers Renault ne peuvent se prévaloir de la cause exonératoire tirée de la force majeure.

La CAT, la STVA et la SNCF in solidum doivent être condamnées à payer à la SA AXA et la Tokio MEI la somme de 350'987 €, et à la SAS Renault la somme de 23'000 € correspondant à la franchise telle que forfaitairement fixée demeurant à sa charge.

Au sein de cette solidarité, la STVA et la SNCF doivent in solidum à la CAT garantie des condamnations prononcées à son encontre, et la SNCF doit garantie à la STVA, en application des articles L 132-5 et L 133-1 du Code de commerce.

La CAT, la STVA et la SNCF ont conclu un accord après-vente européen applicable aux envois remis par la CAT de tous véhicules neufs transportés sous contrat de transport ferroviaire sur wagons STVA ou affrétés par elle, entre les gares quelconques des réseaux signataires. Cet accord, qui couvre notamment toutes avaries extérieures aux véhicules, prévoit des modalités de calcul et de remboursement des dommages, avec stipulation de ce que le chemin de fer participe à raison de 50% du coût des dommages.

La SNCF ne peut se prévaloir de la limitation de garantie ainsi prévue, en raison de sa faute dénotant son inaptitude à accomplir la mission telle qu'elle l'avait acceptée.

Elle ne peut utilement arguer, sur le fondement de l'article 1146 du Code civil, d'une absence de mise en demeure, ni de ce que les dommages consécutifs aux avaries ne sont pas des dommages prévisibles pour un simple retard.

En effet l'indemnisation sollicitée à son encontre n'est pas celle des conséquences d'un retard de livraison, mais d'avaries subies lors d'un transport dont elle avait la charge, pour lequel elle ne peut prétendre au bénéfice d'une limitation de son obligation à garantie des dommages, en raison d'une faute lourde qui n'est pas caractérisée par un simple retard de livraison.

Elle doit en conséquence être tenue à garantie pour la totalité de la charge des dommages réparables.

Par ces motifs

Statuant par arrêt contradictoire en dernier ressort;

Infirmes le jugement entrepris en toutes ses dispositions;

Statuant à nouveau, et, y ajoutant,

Déclare la SAS Renault, la SA AXA et la Tokio MEI recevables en leur action telle que dirigée à rencontre de la CAT, la STVA et la SNCF;

Condamne la CAT, la STVA et la SNCF in solidum à payer à la SAS Renault la somme de 23'000 € augmentée des intérêts au taux légal à compter du 1^{er} juillet 2005 ;

Condamne la CAT, la STVA et la SNCF in solidum à payer à la SA AXA et la Tokio MEI la somme de 350'987 € augmentée des intérêts au taux légal à compter du 1^{er} juillet 2005;

Dit que les intérêts échus à compter du 1^{er} juillet 2005 porteront eux-mêmes intérêts au taux légal dès lors qu'ils seront dûs depuis plus d'une année;

Condamne la STVA et la SNCF in solidum à garantir intégralement la CAT des condamnations prononcées à son encontre en principal, indemnités de procédure et dépens;

Condamne la SNCF à garantir intégralement la STVA des condamnations prononcées à son encontre en principal, indemnités de procédure et dépens.

[Décisions annexes]

(Communication directe)

Bibliographie

Alléret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne*, LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicule 636 (5,2009 – à jour au 1.9.2009)

Il est bon de rappeler que, depuis juin 2005, les nouvelles conditions commerciales de fret SNCF ont adopté contractuellement la CIM pour régir les transports intérieurs français (v. Bulletin 1/2007, p. 13), mais que les dispositions du droit français restent applicables en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour pertes et avaries de la marchandise, telles qu'elles résultent de l'article L. 133-1 du Code de commerce.

Ce sont ces dispositions que les auteurs examinent dans le fascicule 636 en étudiant successivement les causes d'exonération² et la faute concomitante de la SNCF.

La majeure partie du fascicule est consacrée aux causes exonératoires, qui permettent au transporteur, à la condition qu'il en apporte la preuve, de se dégager de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui. Ces différentes causes d'exonération sont la force majeure ou le cas fortuit, le vice propre de la chose et le fait de l'expéditeur ou du destinataire.

Après avoir présenté les deux critères traditionnels (imprévisibilité et insurmontabilité) que doit réunir un événement pour avoir la vertu exonératoire de la **force majeure**, les auteurs analysent les cas d'espèces sus-

²

Les principes généraux de la responsabilité de la SCNF sont traités dans le fascicule 635 LexisNexis, v. Bulletin 3/2009, p. 51

ceptibles d'être rattachés à la force majeure, à savoir les cas suivants : événement de la nature, fait du prince, effet de la guerre, fait des tiers, grève, déraillement, incendie et explosion ainsi que avarie du matériel.

Chacun de ces cas mériterait que nous lui consacrons quelques lignes. Nous nous contenterons de souligner quelques points qui peuvent le plus intéresser les lecteurs de notre publication.

Si les événements de la nature constituent classiquement des cas de force majeure, encore faut-il que leur intensité ait été exceptionnelle à l'époque et au lieu où ils se sont produits (v. arrêt du 2.7.2009 de la Cour d'Appel de Versailles, publié à la p. 18)

C'est à propos de la législation de guerre que la Cour de Cassation a été amenée à définir la faute lourde comme suit : « La faute lourde suppose, à son heure, une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée. » (au sujet des notions de dol et de la faute lourde, voir l'étude « Remarques concernant l'article 36 des RU CIM », publiée dans le Bulletin 3/2009, p. 43 ss.).

Le fait des tiers (force majeure) couvre aussi les dommages causés par des manifestants aux marchandises confiées à la SNCF. En pareil cas, c'est l'Etat français qui doit indemniser les victimes.

La grève des cheminots peut constituer, pour la SNCF, un cas de force majeure exonératoire. La Cour de Cassation s'est formellement prononcée en ce sens dans l'arrêt rendu le 11 janvier 2000 (v. Bulletin 3/2001, p. 63). Et aux auteurs de remarquer à juste titre que cet arrêt de la Cour de Cassation, rendu dans le cadre du droit français, conserve sa valeur de principe en trafic international CIM dans la mesure où il retient le critère de l'insurmontabilité de l'évènement, l'article 23, § 2 des RU CIM 1999 ne retenant que le critère de l'insurmontabilité de l'évènement, le critère de l'imprévisibilité n'y figurant pas.

Nous retiendrons également que, lorsque le déraillement est imputable à une avarie du matériel roulant appartenant à la SNCF, celle-ci doit en supporter l'entière responsabilité.

En effet, dès le XIX siècle, la jurisprudence a décidé que ne sont pas des cas fortuits ou de force majeure : la rupture du bandage d'une roue, la rupture ou l'échauffement d'un essieu ou encore la rupture d'attelage. A l'inverse de la solution maritime où le vice caché du

navire est exonératoire pour le transporteur, en matière terrestre il n'a pratiquement jamais été admis que le vice caché du moyen de transport était susceptible de libérer le chemin de fer de la responsabilité qui lui incombe en vertu du contrat de transport.

D'autre part, l'absence de jurisprudence ferroviaire postérieure à 1920 démontre que le chemin de fer s'est rallié à cette manière de voir, dans le sens de l'évolution des idées, de la doctrine et de la jurisprudence, qui se prononçaient, de plus en plus, en faveur de la notion de risque (accidents automobiles) et, en particulier, de risque professionnel à la charge de l'entreprise.

Pour finir, nous renvoyons les lecteurs à l'analyse que font les auteurs de la situation nettement plus complexe lorsque le déraillement a été causé par le vice propre d'un wagon de particulier incorporé dans le train et de l'évolution de la situation juridique depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, le 1^{er} juillet 2006, et plus particulièrement du nouveau droit des wagons régi par les RU CUV et le CUU (contrat uniforme d'utilisation, voir également l'étude « Droit du wagon : le « contrat d'immatriculation » s'efface devant le « contrat d'utilisation », publiée dans le Bulletin 4/2005, p. 68 ss.).

Comme de coutume, la doctrine, la jurisprudence et les considérations pratiques trouvent leur juste place dans ces différentes parties, précédées de points clefs, d'un sommaire analytique et d'un index alphabétique.

Profondeur et pertinence de l'analyse, fiabilité et exhaustivité caractérisent une fois de plus cette publication, cosignée par l'un des meilleurs spécialistes en droit de transport ferroviaire, tant national qu'international. Toutes ces qualités en font un outil incontournable pour les professionnels du droit.

Filthaut, Werner, *Haftpflichtgesetz (loi relative à la responsabilité civile)*, Commentaires succints, 8^{ième} édition revue, éditions C. H. Beck, Munich 2010, 645 pages, ISBN : 978-3-406-59011-5 (145 €)

La nouvelle édition de cet ouvrage bien connu qui se présente sous la forme de commentaires et dont la 7^{ième} édition avait été présentée dans le Bulletin 3/2006, page 54, est placée sous le signe de la « couverture uniformisée des passagers en Europe ». Les effets sur le droit allemand de la responsabilité civile du règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ont été en effet à l'origine de cette révision. Ce règlement est entré en vigueur pour tous les Etats membres de l'Union européenne (à diverses exceptions près) le 3 décembre 2009, mais le législateur allemand a fait en sorte, au travers d'une loi,

que les nouvelles réglementations, y compris les dispositions des CIV qui ont été reprises et qui figurent en annexe au dit règlement, s'appliquent aux transports intérieurs en Allemagne dès le 29 juillet 2009.

L'auteur examine chaque disposition des CIV prise individuellement à la lumière de l'article 11 du règlement de façon à déterminer si le droit allemand ou la disposition concernée des CIV est plus propice au voyageur. En effet, les règles de responsabilité des CIV sont considérées, dans le champ d'application fixé pour le règlement, comme du droit communautaire, « sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis ». Quelques exemples et résultats de cette analyse figurent ci-après.

La comparaison entre le § 1, al. 2 de la loi relative à la responsabilité civile (HPfIG) et l'article 26, § 1, lettre b) des CIV amène ainsi à la conclusion que le § 1, al. 2 de la HPfIG est plus propice au voyageur que l'article 26, § 1, lettre b) des CIV et qu'il a donc la primauté car la cause d'exonération « force majeure » prévue dans la loi relative à la responsabilité civile exige un critère de diligence requise plus sévère pour la caractéristique de l'irrésistibilité. Il faudra attendre que des cas concrets se présentent avant de pouvoir déterminer dans quelle mesure cette différence pourrait avoir un effet dans la pratique.

La loi relative à la responsabilité civile est également plus propice dans un autre cas, celui de la perte et de l'avarie de biens portés ou emportés par le voyageur, dès lors que ladite perte ou avarie ne survient pas en rapport avec la mort ou la blessure de voyageurs. Si les CIV stipulent que la responsabilité du transporteur n'est engagée, dans ces cas bien précis, que s'il y a faute (v. art. 33, § 2 des CIV), le droit allemand prévoit pour tous les cas une responsabilité indépendante de la faute (§ 1, al. 3 de la HPfIG).

En matière de faute concomitante du lésé, pour laquelle la loi relative à la responsabilité civile renvoie au Code civil allemand (BGB), on constate une concordance entre les CIV et le droit allemand.

Il en va de même pour l'étendue de l'indemnisation en cas de mort ou de blessure de voyageurs, abstraction faite de l'obligation de versement d'une avance prescrite par le règlement. Bien que les CIV ne régissent pas expressément le *pretium doloris*, il est indubitable que les prescriptions afférentes sont applicables, conformément à l'article 29 des CIV, en tant que droit national, également aux accidents de voyageurs ferroviaires.

Concernant le droit dont dispose le lésé de choisir entre un capital et une rente, l'auteur en vient par contre à conclure que l'article 30 des CIV est plus propice à l'ayant droit, qui peut exiger le versement d'un capital même en l'absence d'un motif important.

Nous recommandons chaudement cet ouvrage rédigé, comme à l'habitude, avec beaucoup de soin par cet auteur bien connu et reconnu, du fait de sa longue expérience, comme un connaisseur de cette matière particulière. Il permettra aux juristes des compagnies d'assurance et autres services juridiques, aux juges, avocats et autres personnes intéressées de trouver aisément des solutions aux questions qu'ils se posent dans le domaine du droit de la responsabilité civile. Actuellement, la comparaison et l'appréciation des règles de responsabilité des CIV, d'une part, et des règlements du droit national allemand, d'autre part, sont extrêmement utiles dans la pratique pour déterminer la situation juridique des voyageurs.

(Traduction)