



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

1/2001

109^e Année • Janvier - Mars

Sommaire

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF

République fédérale de Yougoslavie, p. 1

Adhésion au Protocole 1999

Ex-République yougoslave de Macédoine, p. 1

Acceptation du Protocole 1999

Croatie, p. 2

Organes de l'OTIF

Comité administratif

Session extraordinaire - Berne, 19.1.2001 - p. 2

COTIF

Questions aux entreprises ferroviaires au sujet du résultat de la révision de la COTIF, p. 2

Marchandises dangereuses

Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR - Accident/Incident

Hambourg, 21/22.2.2001, p. 5

Réunion commune du Groupe d'experts de l'Accord RID et du Groupe permanent RID de l'UIC

Luxembourg, 6-8.3.2001, p. 7

Nouvelle édition du RID, p. 7

Autres activités

OTIF -UNIDROIT

Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles - 1ère réunion conjointe - Berne, 15/16.3.2001, p. 8

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI) - Genève, 13-15.2.2001 - p. 9

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports - Genève, 20-23.2.2001 - p. 10

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Réunion de travail - Varsovie, 28.2./1.3.2001 - p. 10

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

11ème Conférence des services des réclamations - Berne, 24/25.1.2001 - p. 11

Etudes

Dr Hammerschmiedová Eva, Sociétés de commercialisation des chemins de fer ou nouveaux transporteurs ferroviaires en tant que partenaire contractuel du voyageur ? p. 11

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris - Arrêt du 13.9.2000 - Responsabilité du chemin de fer (CIM) - perte partielle, droits d'accises, p. 14

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - Berne, 31.1./1.2.2001 - p. 17

Communication du Royaume-Uni

Mesures contre l'immigration clandestine, p. 17

Bibliographie

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraisons 2/00 et 3/00, p. 18

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 19

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

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

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

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

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

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF

République fédérale de Yougoslavie

Le 24 janvier 2001, le Gouvernement de la République fédérale de Yougoslavie a présenté une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. L'Office central agissant en tant que Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Dépositaire provisoire depuis le 3 juin 1999, conformément à l'article 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF du 9 mai 1980 (Protocole 1999), qui assume les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF, a notifié cette demande d'adhésion, par lettre circulaire du 25 janvier 2001, aux Etats membres de l'OTIF.

La demande sera admise de plein droit six mois après cette notification, soit le 25 juillet 2001, sauf opposition formulée auprès de l'OTIF en tant que Dépositaire provisoire, par cinq Etats membres.

En application de l'article 23, § 2, alinéa 4 de la COTIF, l'adhésion prend effet le premier jour du deuxième mois

suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes de la République fédérale de Yougoslavie.

Etant donné que la demande est faite après l'ouverture à la signature du Protocole 1999 mais avant son entrée en vigueur, elle vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur du Protocole 1999 (art. 3, § 4 du Protocole 1999).

Adhésion au Protocole 1999

Ex-République yougoslave de Macédoine

En application de l'article 3, § 3 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999), l'Ex-République yougoslave de Macédoine, qui n'avait pas signé ce Protocole au cours du délai prévu, a adhéré à ce Protocole en déposant un instrument d'adhésion. Cet instrument d'adhésion a été déposé auprès du Dépositaire provisoire¹ le 26 février 2001.

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

L'Ex-République yougoslave de Macédoine est le 4ème Etat à avoir ratifié le Protocole 1999 ou à y avoir adhéré.

Acceptation du Protocole 1999

Croatie

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), la Croatie a déposé, le 9 mars 2001, son instrument d'acceptation du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). La Croatie est le 5ème Etat à avoir ratifié ou accepté le Protocole 1999.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

Session extraordinaire

Berne, 19 janvier 2001

Le Comité administratif, dans la nouvelle composition décidée par la 6ème Assemblée générale (v. Bulletin 6/2000, p. 391 ss.), s'est réuni en session extraordinaire, le 19 janvier 2001, à Berne.

Au cours de cette session, il a désigné la France, en la personne de M. Michel Aymeric, pour assumer la présidence du Comité durant la période 2001-2005. La 6ème Assemblée générale ayant décidé que l'anglais serait introduit, de manière anticipée, en tant que troisième langue de travail et de délibération dans les organes de l'OTIF à compter du 1er janvier 2001, le Comité a, par ailleurs, approuvé la mise au concours d'un poste de traducteur de langue maternelle anglaise. Cette mise au concours a été lancée sur le site Internet de l'OTIF.

Le Comité a, enfin, décidé de tenir sa 95ème session, les 10 et 11 mai 2001, à Berne et sa 96ème session, les 8 et 9 novembre 2001, à Paris.

COTIF

Questions aux entreprises ferroviaires au sujet du résultat de la révision de la COTIF

Un objectif essentiel de la révision fondamentale de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 consistait à adapter le cadre législatif en ce qui concerne les transports internationaux ferroviaires aux nouvelles conditions politiques, économiques et techniques. L'effet de la nouvelle COTIF, telle qu'elle a été adoptée par la 5ème Assemblée générale de l'OTIF et telle qu'elle figure dans l'Annexe au Protocole de Vilnius (v. Bulletins 3/1999, p. 99 ss., 4/1999, p. 132 ss., 5/1999, p. 261 ss., 6/1999, p. 431 ss. et 1/2000, p. 6 ss.) ne pourra être jugé qu'après l'entrée en vigueur de ce Protocole, dès que des expériences seront disponibles en ce qui concerne l'application des nouvelles réglementations.

Une série de questions destinées à la pratique se pose toutefois pendant la période transitoire jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations, ces questions étant liées en partie à une rétrospective et en partie à l'évaluation de l'évolution future. Le point de vue de la pratique est important pour l'OTIF. C'est pourquoi son Secrétariat a adressé, l'année dernière, un catalogue de questions aux Directeurs généraux des entreprises ferroviaires. Celui-ci a récemment reçu les réponses élaborées conjointement par les entreprises ferroviaires dans le cadre de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et du Comité international des transports ferroviaires (CIT). Le document transmis par courrier du 19 mars 2001 est rendu tel quel en annexe. L'Office central est reconnaissant à l'UIC et au CIT pour leur contribution et leur disposition à participer activement à la mise en oeuvre de la nouvelle COTIF.

L'Office central exprime également sa reconnaissance aux différentes entreprises ferroviaires qui lui ont directement adressé leurs prises de position. Ces prises de position contiennent de nombreuses indications précieuses qui permettent de se faire une image sur la situation auprès des chemins de fer au cours de différents stades de la réforme ferroviaire. Elles livrent, par ailleurs, des suggestions utiles à la poursuite du travail du Secrétariat de l'OTIF, qu'il s'agisse par exemple du travail dans le cadre de l'élaboration du Protocole portant sur des questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire en tant que partie de la Convention UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équi-

pement mobiles qui devrait être prochainement adoptée (v. p. 8) ou qu'il s'agisse du développement du site Internet de l'OTIF.

Catalogue de questions et réponses

- 1) Quelle est votre appréciation – du point de vue de l'entreprise ferroviaire que vous dirigez – du résultat de la révision de la COTIF (v. Bulletin 3/1999, p. 91-99) ?

Nous la considérons comme globalement positive.

En particulier la CIV et la CIM qui tout en conservant dans une large mesure la réglementation actuelle, tiennent compte de la libéralisation du secteur ferroviaire.

Les nouveaux Appendices CUI et CUV devront faire leurs preuves. Des dispositions d'exécution pourront être élaborées au sein du CIT si nécessaire.

APTU et ATMF : l'UIC s'en est saisie avec la mise en place de groupes de travail. Elle veillera, entre autres, à la nécessaire coordination des travaux qui découleront de la Directive Rail Conventionnel, suite à l'accord intervenu entre la DG TREN, l'OTIF, la CCFE et l'UIC.

- 2) De quelle manière votre entreprise peut-elle contribuer à accélérer dans votre pays la ratification du Protocole 1999 de Vilnius ?

Le CIT a, auprès des entreprises sous-gérantes de chaque pays, un interlocuteur direct qui observe le processus de ratification et présente un compte rendu au secrétariat. Le sujet figure également régulièrement à l'ordre du jour du Comité du CIT. Si des retards par rapport à la date visée du 1er janvier 2004 devaient se faire jour, le CIT conjointement avec l'UIC, et en concertation avec l'OTIF, s'engageraient et interviendraient auprès des instances appropriées en accord avec chaque membre concerné.

- 3) Considérez-vous nécessaire de faire connaître le résultat de la révision de la COTIF à un cercle élargi de collaborateurs de votre entreprise ou d'autres entreprises et quelle pourrait être la contribution de votre entreprise à cet égard ?

Le CIT organise des cours de formation dont des cours de formation de base qui ont déjà été dispensés en 1999 et 2000. A partir de 2003, le CIT pro-

posera une formation systématique et un enseignement sur les nouveaux produits du CIT.

L'UIC dispose également d'un groupe formation qui pourra être actionné d'un commun accord entre le CIT et l'UIC.

L'UIC et le CIT seraient par ailleurs heureux si, en cas de besoin, il pouvait être fait appel aux compétences spécifiques de l'OCTI.

- 4) Quelles informations sur l'OTIF et le résultat de la révision de la COTIF considérez-vous les plus importantes, en particulier eu égard au futur site Internet de l'Organisation ?

Les informations les plus importantes sont les innovations par rapport à la situation actuelle, comme par exemple les nouvelles formes de coopération (transporteur unique et substitué), le droit des véhicules et le droit de l'infrastructure.

- 5) Craignez-vous d'éventuels conflits d'intérêts entre les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure ? Si oui, de quelle manière l'OTIF pourrait-elle contribuer à éviter de tels conflits ou contribuer à les résoudre ?

Des conflits ne sont pas à exclure bien que le cadre juridique désormais proposé (Appendice CUI) apparaît comme apte à les limiter.

Par ailleurs, en cas de conflit, les procédures de conciliation et d'arbitrages mises en place par l'UIC pourront être utilisées.

- 6) Dans quel(s) domaine(s) existe-t-il, selon vous, - au-delà du résultat de la révision de la COTIF – un besoin d'action ou de réglementation au niveau des Etats, en particulier dans le but d'améliorer la position concurrentielle des entreprises ferroviaires en trafic international ?

Tout particulièrement la suppression des formalités aux frontières (notamment de douane mais aussi de police).

Si certaines formalités devaient être maintenues, elles devraient être reportées à la gare d'expédition ou de réception (sur les terminaux pour le transport intermodal, p. ex.).

Intermodalité : les chemins de fer souhaitent un accord international (v. prise de position relative à ce sujet, p. 4).

Droit informatique : réglementation concernant le E-commerce à uniformiser, notamment en ce qui concerne la signature électronique, en s'inspirant de la Directive européenne 1999/93/CE.

- 7) Voyez-vous des obstacles concrets à un développement du trafic international ferroviaire imputables aux Etats et qui ne peuvent être éliminés que par ces derniers ?

Il existe des risques de restrictions possibles dans le domaine douanier (procédure simplifiée de transit douanier).

La reconnaissance des documents électroniques doit être accélérée (p. ex. dans le domaine des marchandises dangereuses).

Les problèmes de langues doivent être atténués grâce à l'acceptation de la traduction automatique.

L'existence de deux systèmes juridiques différents (CIM-CIV; SMGS-SMPS) complique considérablement l'organisation de transports traversant des zones concernées par ces deux systèmes.

- 8) Considérez-vous la création de nouveaux instruments de financement, notamment un instrument de financement conformément au projet d'une Convention de l'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, utile, nécessaire ou superflue ? Les textes sont accessibles par Internet à l'adresse : Unidroit

www.unidroit.org.

L'UIC a lancé une procédure de consultation auprès de ses membres. La réserve aujourd'hui portée sur ce projet concerne la mission de service public que les entreprises doivent pouvoir continuer à assurer en toutes circonstances. Les procédures de saisie du matériel doivent donc être adaptées en conséquence et se calquer sur les dispositions de la COTIF.

- 9) Considérez-vous que le partage actuel de tâches entre différentes organisations œuvrant dans le domaine ferroviaire (au niveau des Etats et des entreprises) est approprié et efficace ?

– Quelle est votre appréciation de l'évolution

concernant un rapprochement Est-Ouest dans le domaine ferroviaire au cours des dix dernières années ?

- Quelle est votre appréciation des chances de créer, dans un proche avenir, au niveau international, des structures plus efficaces et d'éviter des doubles-emplois ? La nouvelle version de la COTIF pourra-t-elle, à votre avis, y contribuer après son entrée en vigueur ?

Le partage actuel de tâches entre les différentes organisations œuvrant dans le domaine ferroviaire au niveau des Etats nous semble approprié et efficace. Il faut toutefois veiller à éviter tout doublon dans leurs missions ce qui passe par une saine collaboration entre les différents acteurs.

- a) Est-Ouest : la situation évolue, mais très lentement. Aussi longtemps que les acteurs politiques et économiques n'exerceront pas une pression sensible, rien ne se passera au plan juridique.

Au niveau opérationnel, l'UIC a mis en place une mission EST/OUEST pour faciliter l'intégration des réseaux de l'Europe Centrale et Orientale.

- b) Nous jugeons efficaces les structures mises en place qui visent à l'absence de doubles emplois et assurent une complémentarité (UIC = opérationnel, technique et commercial (dans le respect du droit communautaire); CCFE = politique des transports de l'UE; CIT = droit du transport).

Prise de position des chemins de fer relative à une Convention sur les transports intermodaux¹

Le trafic ferroviaire international est réglé dans la "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires" (COTIF) du 9 mai 1980. Les 39 Etats membres viennent de la réviser et l'ont approuvée début juin 1999 à Vilnius. La nouvelle COTIF entrera vraisemblablement en vigueur vers 2003, dans la mesure où les deux tiers des Etats membres l'auront ratifiée, acceptée ou approuvée.

Aux termes de l'article 2, § 2 de la COTIF, les transports internationaux directs empruntant en sus des lignes ferro-

¹ v. Bulletin 3/2000, p. 236/237 et 5/2000, p. 375.

viaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures, sont soumis au régime de droit uniforme de la COTIF à condition toutefois que ces lignes aient été inscrites par les Etats membres auprès de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) à Berne. Sont en outre assimilés aux transports effectués sur une ligne inscrite, les autres transports internes effectués sous la responsabilité du chemin de fer, en complément du transport ferroviaire.

La nouvelle COTIF (art. 1, § 3 et 4 de la CIM) modifie quelque peu cette situation. L'inscription obligatoire des lignes ferroviaires est supprimée; seule subsiste l'obligation d'inscrire les lignes maritimes et de navigation intérieure. En outre, le nouveau texte précise que l'application de la CIM à un transport routier implique un transport ferroviaire transfrontalier.

Les dispositions de la COTIF permettent ainsi d'appliquer un régime juridique unique au transport multimodal. Toutefois ces dispositions sont insuffisantes car elles ne prennent en compte que certains cas de figure du transport multimodal. La mondialisation de l'économie nécessite une réglementation complète du transport multimodal; les entreprises de transport ferroviaire s'inscrivent pleinement dans cette évolution.

En l'absence d'une réglementation complète et uniforme, une multitude de règles contractuelles ont vu le jour; leur diversité aurait plutôt tendance à faire éclater le droit de transport multimodal qu'à le rendre uniforme. Les règles CNUCED/CCI applicables aux transports intermodaux représentent certes un instrument précieux; toutefois elles ne sont pas suffisantes car :

- elles constituent un droit contractuel n'ayant pas prééminence sur le droit impératif, national ou international;
- le régime de responsabilité retenu s'éloigne de l'uniformité recherchée, en introduisant des variantes pour les exonérations de responsabilité. Il en est de même pour le triple système de répartition avec ses limitations liées au mode de transport : il prévoit des limitations pour le transport comportant une part maritime ou fluviale, un statut particulier pour les transports ne comportant pas une part maritime ou fluviale et le retour au système réseau si le dommage a pu être localisé;
- elles ne définissent pas le lieu de juridiction ni le droit applicable.

Marchandises dangereuses

Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR

Accident/incident
(Section 1.8.5 du RID/ADR restructuré)

Hambourg, 21/22 février 2001

Déclarations de principe

Le représentant de l'OTIF a informé que les rapports d'accident des différents Etats pourraient être diffusés anonymement sur le site Internet de l'OTIF. Il a fait en outre remarquer que l'obligation de rapport sur les accidents qui se produisent dans le cadre du remplissage ou du déchargement ne peut pas être remplie par le transporteur ou par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Les participants ont convenu que le mandat du Groupe ne se réfère qu'au texte actuel du RID/ADR restructuré et qu'une extension de l'obligation de rapport à d'autres intervenants devant établir un rapport ne fait pas l'objet de cette réunion.

Indépendamment de cela, la Réunion commune devrait être rendue attentive au fait qu'une vue d'ensemble sur le déroulement de l'accident n'est possible que si d'autres intervenants ont une obligation d'établir un rapport.

Discussion des différents critères

Le Groupe de travail a ensuite rediscuté des différents critères établis lors de la réunion du 17/18 août 2000 (v. Bulletin 5/2000, p. 350 ss.).

Dommage corporel

Ce critère a été complété pour explication, en ce qui concerne la définition de l'incapacité de travail, par "d'au moins 3 jours consécutifs"

Fuite de produit

- a) Danger immédiat de fuite de produit

Dans le cadre de la discussion de ce critère une question a été particulièrement controversée, à savoir si ceux qui ont l'obligation d'établir un rapport seront pénalisés plus que de raison par un nombre

trop élevé de rapports. Il y avait lieu en l'occurrence de peser le pour et le contre avec l'argument selon lequel une obligation de rapport approfondie aiderait la Commission d'experts du RID et la CEE/ONU (WP.15/ADR) en ce sens qu'elle fournirait des remarques importantes sur les déficits existants (lacunes) dans la réglementation. Une tendance s'est finalement dégagée de la discussion, à savoir de maintenir l'éventuelle fuite de produit en tant que critère judicieux.

C'est pourquoi l'on s'est mis d'accord pour proposer d'exposer la discussion y relative à la Réunion commune. Au cas où la Réunion commune accepte le critère du danger immédiat de fuite de produit, il faudrait, pour une application sans ambiguïté de ce critère, prendre en considération la reprise de la phrase explicative suivante : " En règle générale on peut l'admettre lorsque le réservoir n'est plus approprié pour le prochain transport sur la base de dommages structurels, ou lorsqu'une sécurité suffisante n'est plus garantie pour d'autres raisons (p. ex. en raison de déformation de la citerne/du réservoir dont le contenu se situe au-dessus des limites de quantités citées ci-dessous, du renversement d'une citerne ou d'un incendie dans les environs immédiats). "

b) Limite de quantité pour la fuite de produit

La discussion sur la limite de quantité à fixer pour l'obligation de rapport en cas de fuite de produit s'est orientée pour l'essentiel sur les propositions d'appliquer les quatre limites de quantités par analogie avec le marg. 10 011 de l'ADR ou de définir deux nouvelles limites de quantités (200 ou 333 l/kg et 1000 l/kg) pour les matières du groupe d'emballage I, II et III, et de prévoir en outre une obligation de rapport fondamentale pour les classes 6.2 et 7, indépendamment des quantités libérées.

La majorité des participants s'est prononcée pour prévoir une obligation de rapport de principe pour les classes 6.2 et 7. Pour les autres classes il y aurait lieu de différencier en fonction des groupes d'emballage. Il a été proposé une limite de 333 l/kg pour le groupe d'emballage I et 1000 l/kg pour les groupes d'emballage II et III. Les matières et objets sans groupe d'emballage devraient être assimilés au groupe d'emballage I.

Domage matériel/dommage à l'environnement

Le projet élaboré à Francfort-sur-le-Main contient deux variantes pour ce critère. Dans le cadre de la discussion

l'on était clairement en faveur de la variante 2 selon laquelle il y a dommage matériel/dommage à l'environnement lorsqu'un certain montant de dommage est dépassé et que des marchandises dangereuses en quantités quelconques se sont libérées.

Il est ressorti de la discussion sur le montant limite des coûts qu'il ne faut prendre en considération que les coûts directs et que les coûts de l'intervention des pompiers et des forces de secours ne devraient pas être pris en compte.

L'on a en outre discuté de limites de dommage différentes pour la route (50'000 EURO) et le chemin de fer (250'000 EURO), sans en fixer la limite définitive.

L'on a clairement convenu que des limites de dommage différentes pour les modes de transport ne devraient pas conduire à des estimations de sécurité différentes de ces modes de transport, mais que les différences tiennent compte des différentes réalités. L'on a eu outre expliqué que le montant du dommage constitue un critère entraînant l'obligation de rapport et non le contenu du rapport.

Implication des autorités

Le critère proposé a été complété par la fermeture des voies publiques en fonction du danger émanant de la marchandise dangereuse. La notion de voies publiques a été concrétisée par la remarque entre parenthèses (route/rail).

Procédure ultérieure

Le projet remanié sur la base des résultats de ces discussions sera soumis à la Réunion commune (28.5-1.6.2001) qui devra en outre se prononcer sur les deux points suivants :

a) Transposition du contenu du projet

Intégration dans le RID/ADR ou directive non contraignante ?

Il a été majoritairement recommandé à la Réunion commune, pour des raisons de transposition obligatoire et uniforme, de reprendre le projet dans le RID/ADR restructuré.

b) Formule de rapport uniforme

La formule déjà utilisée en pratique par la Société suisse de l'industrie chimique a été remise aux membres du Groupe de travail en les priant de l'examiner

quant à son applicabilité en tant que modèle de rapport uniforme et de communiquer le résultat encore avant la prochaine session de la Réunion commune.

Le cas échéant, le modèle de rapport définitif pourra être déterminé lors d'une réunion d'un groupe de travail pendant la prochaine Réunion commune.

Réunion commune du Groupe d'experts de l'Accord RID et du Groupe permanent RID de l'UIC

Luxembourg, 6-8 mars 2001

Groupe d'experts de l'Accord RID

Ce Groupe a procédé à la mise au point finale de cet Accord sur la base du RID restructuré et décidé de faire coexister l'actuelle version pendant la période transitoire de 18 mois conformément à l'actuelle version du RID (v. Bulletin 5/2000, p. 360-362). La Fiche UIC 471-3 s'y afférant a également été finalisée. Le Groupe a été informé sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre dans les réseaux des Directives 96/49/CE (Directive-cadre RID) et 96/35/CE (Conseiller à la sécurité), ainsi que sur l'état d'avancement de l'intégration de la maîtrise de la qualité des vérifications dans le cadre de l'Accord RID.

Groupe permanent RID de l'UIC

Le Groupe a été informé sur les dates de publication officielle du RID restructuré (avril/mai 2001) et sur les résultats du Groupe de travail de la Réunion commune "Accident/incident" (v. p. 5 ss.).

Il s'est ensuite prononcé sur certaines questions qui devront être traitées lors de la Réunion commune, notamment sur les indications à porter dans la lettre de voiture, sur l'application des mesures transitoires et sur la formule d'équivalence alternative pour le calcul de l'épaisseur de paroi des citernes. Les prises de position seront communiquées à la Réunion commune et, le cas échéant, à la prochaine Commission d'experts du RID.

Il a abordé divers problèmes d'interprétation dans les domaines suivants :

- Remise au transport de rames de wagons ou de trains avec une seule lettre de voiture.

- Définition du terme wagon en rapport avec les dispositions relatives aux wagons protecteurs (wagons à accouplement rigide et wagons articulés).
- Transport de carbure de calcium en vrac dans des grands récipients pour vrac (GRV) chargés sur des wagons spéciaux (faut-il appliquer les dispositions sur le transport en vrac ou sur le transport en GRV ?).
- Fermeture des conduites de chauffage des citernes en hiver (gel de l'eau de condensation) - A soumettre au Sous-comité d'experts de l'ONU.
- Interdictions de chargement en commun de la classe 1 (explosifs) - Sont-elles applicables au chargement de conteneurs sur un wagon porteur ?
- Application des dispositions sur les wagons protecteurs en trafic feroutage (le marg. 15 (2) prévaut-il sur le marg. 141 ?).

La prochaine Commission d'experts du RID sera saisie de ces problèmes.

Le Groupe a finalement été informé sur l'évolution dans le domaine des normes (ISO et CEN) et sur l'actualisation des Fiches UIC dont il est fait référence dans le RID.

Nouvelle édition du RID

Le nouveau RID, dans sa forme restructurée, entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2001, avec une mesure transitoire d'application de l'actuelle édition de 18 mois (à savoir jusqu'au 31 décembre 2002).

Afin de permettre aux utilisateurs de s'adapter à la nouvelle structure du règlement, le nouveau RID sera disponible dans le courant du mois de mai.

Dans le cadre de cette édition restructurée du RID, nous avons saisi l'occasion de transférer l'impression et la vente du RID à une maison d'édition spécialisée. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) demeurera cependant éditrice et responsable du contenu du texte.

L'édition officielle en langue française du RID peut être obtenue avec classeur auprès de

FORM-EDIT
5, rue Janssen
BP 25
F – 75921 Paris Cedex 19

Tél. (0033) – 1 – 42 01 49 49
Fax (0033) – 1 – 42 01 90 90
E-mail formedit@formedit.fr

au prix de 75 Euros (hors expédition).

Cet éditeur procédera également à l'avenir à l'actualisation de l'édition en langue française du RID sur la base des textes établis par l'OTIF.

Autres activités

OTIF-UNIDROIT

Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

1ère réunion conjointe

Berne, 15/16 mars 2001

La réunion d'experts gouvernementaux susmentionnée a été organisée conjointement par le Secrétariat de l'OTIF et le Secrétariat de l'UNIDROIT. La présidence de la réunion a été assurée par le Professeur Dr Karl F. Kreuzer, Allemagne; le Professeur Mme Ines Weinberg, qui devrait assurer la présidence lors de la deuxième réunion conjointe d'experts gouvernementaux a été élue Vice-présidente. Sir Roy Goode, Emeritus Professor of English Law, St. John's College Oxford, a été nommé Rapporteur. Les délégués de vingt Etats et les représentants de quatre organisations internationales (UIC, CIT, Eurofima et UIP) ont participé à cette réunion.

Le Président du Groupe de travail ferroviaire créé par l'UNIDROIT, M. Howard Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire international auprès du Comité d'étude d'UNIDROIT chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux sûretés internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a présenté, en guise d'introduction, la situation économique, notamment le besoin en matériel ferroviaire nouveau, y compris le matériel de traction, ainsi que la

possibilité de réduire les coûts en créant les instruments de financement et de sûretés appropriés. Il a également expliqué la nécessité de créer un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire au projet de Convention d'UNIDROIT et a attiré l'attention sur les différences par rapport à l'industrie aéronautique. Un représentant d'Eurofima a présenté son organisation et les instruments de financement dont elle dispose. Une prise de position de l'industrie aéronautique a par ailleurs été soumise aux participants à la réunion. Cette introduction dans la problématique a été complétée par une présentation de la situation juridique au Canada et aux Etats-Unis, Etats dans lesquels existe déjà un registre national pour le matériel roulant.

Le Rapporteur a ensuite donné un bref aperçu des buts et de la structure de la Convention élaborée par l'UNIDROIT. Celle-ci doit

- offrir une sûreté internationale pour les garanties portant sur des matériels d'équipement mobiles, notamment les aéronefs, le matériel roulant ferroviaire et les matériels spaciaux,
- être facilement applicable et créer une situation juridique prévisible,
- être transparente, c'est-à-dire prévoir un registre accessible au public, et
- dûment tenir compte des différentes cultures juridiques.

Afin de tenir compte des différents secteurs économiques, à savoir les secteurs aéronautique, ferroviaire et spatial, le choix s'est porté sur la structure d'une Convention de base, complétée par des Protocoles tenant compte des questions spécifiques aux différents secteurs.

Les experts gouvernementaux ont ensuite procédé à l'examen, article par article, du projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (art. I - art. XV), projet élaboré par le Groupe de travail ferroviaire. Dans ce contexte, ils ont tenu compte de l'existence au Canada et aux Etats-Unis d'un registre national pour le matériel roulant ferroviaire.

Les travaux futurs en ce qui concerne la Convention et les Protocoles doivent se dérouler comme suit :

Les travaux concernant la Convention de base et le Protocole aéronautique sont déjà à un stade très avancé. Ces textes devraient être adoptés déjà en 2001 à l'occasion d'une Conférence diplomatique qui se tiendra du 29 octo-

bre au 16 novembre au Cap.

Le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels spatiaux est également à un stade suffisamment avancé pour être soumis aux Gouvernements pour prise de position. Il sera discuté lors de la 34ème session de la CNUDCI qui se tiendra du 25 juin au 13 juillet 2001 à Vienne.

Après l'achèvement des travaux de la Conférence diplomatique, le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire pourrait être adapté fin 2001 aux résultats de la Conférence diplomatique susmentionnée et une deuxième réunion conjointe des experts gouvernementaux pourrait être convoquée pour le printemps (avril) 2002.

Les experts gouvernementaux ont par ailleurs décidé de créer une "Registry Task Force" chargée d'examiner, d'ici cette deuxième réunion des experts gouvernementaux, différents problèmes liés à la création du registre prévu. Cette Task Force travaillera sous la présidence commune de l'Italie et des Etats-Unis. Sa tâche consiste à informer les experts gouvernementaux :

- dans quelle mesure les conclusions concernant l'exploitation du registre aéronautique peuvent être appliquées au registre concernant le matériel roulant ferroviaire,
- sur les résultats d'une analyse des systèmes de registres régionaux existants ou possibles concernant le matériel roulant ferroviaire,
- sur les avantages et les inconvénients de dispositions particulières concernant les registres régionaux,
- sur le critère d'identification univoque et la manière de procéder à l'enregistrement,
- sur l'utilité et les frais d'un glossaire de descriptions équivalentes de matériel roulant ferroviaire et

finallement sur toutes les questions techniques et sur toutes les questions liées à l'exploitation et leurs conséquences juridiques.

La Task Force n'a, par contre, pas à prendre de décisions d'ordre politique en ce qui concerne le futur Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI)

63ème session

Genève, 13-15 février 2001

Un représentant de l'Office central a partiellement participé à la 63ème session du Comité des transports intérieurs, qui s'est tenue à Genève du 13 au 15 février 2001.

Le Comité des transports intérieurs a approuvé le rapport du Groupe de travail des transports par chemin de fer qui, au cours de l'an 2000 (v. Bulletin 5/2000, p. 374), a notamment examiné les sujets habituels, tels que : accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), projet de chemin de fer transeuropéen (TER), facilitation du passage des frontières en transport ferroviaire international, et rôle des entreprises ferroviaires dans la promotion du transport combiné.

Le sujet de l'harmonisation des conditions de fonctionnement des différents systèmes juridiques de transport ferroviaire ne figurait pas à l'ordre du jour de cette session du Comité des transports intérieurs. Mais, il reste inscrit au programme de travail 2001-2005 du Groupe de travail des transports par chemin de fer. Le Comité des transports intérieurs a, par contre, invité ce Groupe de travail à examiner la question de la sécurité dans les tunnels lors de sa prochaine session (16-18.10.2001).

Le Comité des transports intérieurs a également pris note de l'intérêt que les délégations ont manifesté au sujet de la possibilité de concilier et d'harmoniser des régimes de responsabilité civile régissant le transport multimodal et a décidé que le Groupe de travail du transport combiné devait poursuivre l'effort d'harmonisation de ces régimes.

Le Comité des transports intérieurs a, par ailleurs, pris note que, en ce qui concerne le projet de convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports avait finalisé les deux projets de convention, le premier fondé sur la lettre de voiture CIM et le second sur la lettre de voiture SMGS. Afin de pouvoir examiner les

deux projets de convention plus en détail et de permettre à ce Groupe de travail d'examiner la possibilité d'établir tout de même un régime de transit paneuropéen harmonisé en transport ferroviaire (v. p. 10), le Comité des transports intérieurs a décidé de revenir à cette question lors de sa prochaine session en vue d'arriver à une conclusion finale.

Le Comité des transports intérieurs a, enfin, approuvé les rapports du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et a félicité ce Groupe de travail ainsi que la Réunion commune RID/ADR/ADN d'avoir achevé le processus de restructuration du RID et de l'ADR, engagé en 1992.

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

97ème session

Genève, 20-23 février 2001

Un représentant de l'Office central a partiellement participé à la 97ème session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, qui s'est tenue à Genève du 20 au 23 février 2001.

Le Groupe de travail a notamment traité la question de l'élaboration de régimes de transit douaniers paneuropéens harmonisés pour le transport ferroviaire international (v. au sujet de cette question, l'étude publiée dans le Bulletin 6/1998, p. 370 ss.).

A cette occasion, il a été rappelé que les deux projets de convention élaborés à cette fin, le premier fondé sur la lettre de voiture CIM et le second sur la lettre de voiture SMGS, avaient en principe été finalisés en 2000. Bien que les Etats appliquant la Convention sur le régime de transit commun ne semblent plus être intéressés par l'établissement d'une convention de l'ONU distincte, la lettre de voiture CIM étant déjà utilisée dans ces Etats en tant que document douanier pour les opérations de transit ferroviaire, il a été décidé que les deux projets de convention seraient communiqués, par la voie diplomatique, aux Etats membres de la COTIF et aux Etats parties au SMGS en vue de recueillir leur avis sur la démarche suivie et sur les régimes de transit proposés dans ces textes. Il est prévu que le Groupe de travail examine les prises de position des Etats lors de sa session d'octobre 2001.

Au regard du peu de progrès accompli en la matière depuis 1995, le Groupe de travail a brièvement examiné la

proposition du secrétariat d'envisager un élargissement du champ d'application de la Convention TIR aux transports ferroviaires en vue d'établir un système de transit douanier paneuropéen offrant des facilités à tous les modes de transport terrestres, sur une base égale. Bien que la Commission européenne semble opposée à un élargissement de la Convention TIR au chemin de fer, le Groupe de travail a décidé que cette question restait inscrite à son ordre du jour.

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Réunion de travail

Varsovie, 28 février/1er mars 2001

Les 28 février et 1er mars 2001 a eu lieu, sur invitation du Président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), M. T. Szozda, une visite de travail du Directeur général de l'Office central auprès du Comité de l'OSJD à Varsovie. A partir d'une rétrospective sur la coopération des deux organisations (v. Bulletins 2/1995, p. 45 ss. et 3/1997, p. 119 ss.), les représentants des deux organisations ont échangé leurs points de vue au sujet des questions et des domaines sur lesquels la coopération devrait, à l'avenir, se concentrer, respectivement dans lesquels elle devrait être étendue. Il a été constaté d'un commun accord, entre autres

- que l'OSJD et ses Etats membres pourraient profiter des expériences acquises lors de la révision fondamentale de la COTIF dans les années 1995 à 1999 dans la mesure où les conditions économiques dans le domaine des transports ferroviaires évoluent dans ces Etats dans le même sens que dans la plupart des Etats membres de l'OTIF et
- que la coopération future ne devrait pas se limiter au domaine du droit de transport, mais s'étendre également au domaine technique.

Il a été convenu de concrétiser la poursuite de la coopération dans un échange de lettres et plus tard, le cas échéant, dans un "Memorandum of Understanding", afin d'y déterminer une philosophie d'action uniforme des deux organisations. L'utilité d'une démarche commune découle du fait qu'il s'agit de deux organisations qui ont, dans une large mesure, des tâches parallèles - relevant de la responsabilité des Etats - dans des aires géographiques

en principe différentes¹. Il faut s'attendre, dans un avenir proche, à ce que certains Etats continueront à être intéressés à faire partie des deux organisations² et à appliquer à la fois la COTIF et les Accords SMGS³ et SMPS⁴; il faut même s'attendre à ce que le nombre des Etats appartenant aux deux organisations appliquant deux régimes juridiques différents augmente. Malgré cela, un droit de transport ferroviaire uniforme et l'interopérabilité demeurent les objectifs à longue échéance des deux organisations.

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

11ème Conférence des services des réclamations

Berne, 24/25 janvier 2001

La 11ème Conférence des services des réclamations des entreprises adhérentes du Comité international des transports ferroviaires (CIT) s'est tenue, les 24 et 25 janvier 2001, à Berne. L'OTIF a été représentée en tant qu'observateur. La conférence a été consacrée à des sujets d'intérêt général qui ont été proposés par plusieurs entreprises adhérentes. Outre des sujets relatifs à la répartition des indemnités, conformément à l'Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises (AIM), entre les entreprises participant à un transport, il convient de mentionner notamment les sujets suivants : Assurance de marchandises de valeur élevée par l'expéditeur, Dommages à la marchandise en raison de wagons P endommagés et Possibilité de remboursement du droit d'accise en cas de perte de marchandises lors de trans-

ports internationaux (par exemple en cas de vol de cigarettes). Les sujets ont été examinés du point de vue commercial et juridique sur la base des documents préparés par les diverses entreprises adhérentes.

Etudes

Sociétés de commercialisation des chemins de fer ou nouveaux transporteurs ferroviaires en tant que partenaire contractuel du voyageur ?

Dr Eva Hammerschmiedová, Conseillère adjointe auprès de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, Berne

Afin d'améliorer les performances dans le domaine des transports ferroviaires, le Conseil des Communautés européennes a arrêté, en 1991, la Directive relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE). En vue de répondre aux nouvelles conditions déterminées par la législation des Communautés européennes et afin de pouvoir subsister dans le nouveau marché libéralisé des transports ferroviaires, des réformes ont été entamées auprès des chemins de fer étatiques traditionnels dans les Etats membres des Communautés européennes, dans les Etats qui se préparent à une adhésion à l'Union européenne ainsi que dans quelques autres Etats.

Par ailleurs, les conditions ont été créées en vue de permettre la création de nouvelles sociétés, soit sous forme de coopération entre les chemins de fer existants ou même en tant que concurrents¹. Il s'agit également de sociétés disposant de leur propre matériel roulant différent des trains usuels, tels que les trains à grande vitesse ou les trains pendulaires et qui commercialisent les services de transport au moyen de ces trains particuliers. Il peut même s'agir de nouvelles entreprises de transport ferroviaire qui offrent des services de transport sous leur propre responsabilité sur l'infrastructure d'un tiers.

Les modifications liées à la libéralisation du marché des transports ferroviaires, notamment la séparation de la gestion de l'infrastructure et de la prestation de services de transport par les entreprises ferroviaires ont rendu

¹ Les Etats suivants sont membres de l'OSJD (au niveau étatique, c.-à-d. membres de la Conférence des Ministres) : Albanie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, République populaire de Corée du Nord, Cuba, Estonie, Georgie, Hongrie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, République de Moldavie, Mongolie, Ouzbékistan, Pologne, Fédération de Russie, Roumanie, République slovaque, Tadjikistan, République tchèque, Turkménistan, Ukraine et Viêt-Nam. La Hongrie, la République slovaque, la République tchèque et la Roumanie ne participent toutefois plus au SMGS; la Hongrie et la Roumanie ne participent, en outre, plus au SMPS.

² Il s'agit actuellement de l'Albanie, de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Iran, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la Roumanie, de la République slovaque et de la République tchèque.

³ Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer.

⁴ Accord concernant le transport international des voyageurs par chemins de fer.

¹ Voir à ce sujet R. Freise, "Coopération et concurrence dans le trafic international ferroviaire - Bases juridiques pour les relations des chemins de fer européens entre eux", Bulletin 4/1992, p. 114 ss..

nécessaire une révision fondamentale de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de ses Appendices, les Règles uniformes CIV et CIM (RU CIV et RU CIM), étant donné que ces dernières portaient du principe que les chemins de fer auxquels elles ont trait, sont à la fois gestionnaire de l'infrastructure et prestataire des services de transport (v. Bulletin 4/1993, p. 174 ss.). La révision a été achevée à l'occasion de la 5^{ème} Assemblée générale (Vilnius, 26.5-3.6.1999) avec l'adoption du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss.).

Selon les RU CIV en vigueur, le partenaire contractuel du voyageur est le "chemin de fer". Dans le système traditionnel des chemins de fer étatiques, qui disposaient d'un monopole de réseau et de traction, ce terme ne posait pas de problème et pouvait être employé dans le droit de transport ferroviaire sans qu'il ne nécessite une définition.

Dans le cas de la séparation de la gestion de l'infrastructure et de la prestation de services de transport, le terme étendu "chemin de fer", qui couvre les deux domaines, s'avère comme n'étant plus approprié. Etant donné que la modification d'une Convention internationale, qui doit être ratifiée par les Etats membres, prend, ce que montre l'expérience, plusieurs années, l'on a eu recours à une solution intermédiaire, par la voie d'une interprétation. La Commission ad hoc convoquée en novembre 1993 par le Comité administratif a adopté les "Dispositifs complémentaires (DCE) interprétant les RU CIV en cas de séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires" (v. Bulletin 4/1993, p. 168 ss.). Des dispositions similaires ont également été adoptées en ce qui concerne l'interprétation des RU CIM.

Conformément à la DCE n° 3, il convient d'entendre, à l'exception de l'article 2 des RU CIV, sous "chemin de fer" ou "celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne" (art. 26, § 4 CIV), l'exploitant de services de transport ferroviaires sur des lignes CIV.

Dans le cas des nouvelles sociétés susmentionnées, qui proposent des services de transport ferroviaires en trafic international, se pose, dans l'optique du droit international de transport ferroviaire la question de savoir si la nouvelle société se contente de commercialiser des services de transport ferroviaires réalisés par des "chemins de fer au sens habituel" ou si elle réalise elle-même ces services *sous sa propre responsabilité en utilisant l'infrastructure d'un tiers*, éventuellement de savoir s'il s'agit d'une ex-

ploitation commune des chemins de fer participants (art. 26, § 4 CIV). Il s'agit, en d'autres termes, de savoir si la société en question peut être considérée comme "chemin de fer" au sens des RU CIV 1980 (le cas échéant en relation avec la DCE n° 3), respectivement - à l'avenir - comme transporteur au sens des RU CIV dans la teneur du Protocole 1999. Dans ce contexte, les éléments suivants sont importants :

- concession selon le droit national concerné
- droit d'accès à l'infrastructure
- jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole 1999 : inscription de l'infrastructure en question dans la liste des lignes CIV (art. 10 COTIF)
- jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole 1999 : mise en oeuvre des DCE respectivement interprétation des RU CIV au sens de ces DCE.

Il est montré par la suite à partir de l'exemple de la *Cisalpino SA*, comment se développe la situation juridique de telles sociétés. La Cisalpino peut être caractérisée comme suit :

Elle a été créée en tant que société filiale des Chemins de fer italiens de l'Etat (FS), des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et du BLS Lötschbergbahn. Il s'agit d'une société anonyme du droit suisse. La société a commencé en 1996 l'exploitation avec ses trains pendulaires de dernière génération sur certaines liaisons entre l'Italie (Milan) et la Suisse (Genève, Berne, Bâle, Zurich). Un an plus tard, l'offre a été étendue à d'autres liaisons (Milan-Venise, Florence-Stuttgart). La diminution de la durée du voyage par rapport aux trains conventionnels est due, d'une part, au type de construction des compositions Cisalpino-Pendolino qui permet de franchir les courbes à une vitesse plus élevée et, d'autre part, au fait que le changement de motrice à la frontière devient inutile, vu que le Cisalpino-Pendolino est un train bicourant².

Les titres de transport nationaux et internationaux usuels sont valables dans les trains Cisalpino. Pour cette raison, des titres de transport CIV sont établis en trafic international pour les liaisons susmentionnées.

La question de savoir si une société peut réaliser des services de transport ferroviaires sous sa propre responsabilité est en premier lieu une question du droit national en

² Via - Bouger en train, bus et bateau, n° 2/96 (édité par les Chemins de fer fédéraux suisses, Unité centrale de Communication, en collaboration avec Car postal suisse et l'Union des transports publics suisses), "De Genève à Milan en pendulaire. Entrée en service du Cisalpino-Pendolino", p. 14.

ce qui concerne la concession ferroviaire. Etant donné que la Cisalpino SA est une société anonyme du droit suisse, sa situation juridique dépend du droit suisse applicable et de la décision de l'autorité compétente en matière de délivrance des concessions ferroviaires.

Entrent en ligne de compte en tant que base juridique en ce qui concerne l'accès à l'infrastructure ferroviaire : une réglementation légale (un droit découlant directement de la loi), une autorisation établie par une autorité et (en plus) un contrat de droit privé conclu dans le cadre admis par la loi.

La Directive 91/440/CEE a influencé le développement des entreprises ferroviaires au-delà des Communautés européennes, ainsi également la réforme ferroviaire en Suisse. Actuellement, l'on distingue entre la concession de transport et la concession d'infrastructure.

Jusqu'à la mise en oeuvre de la réforme ferroviaire en Suisse au 1er janvier 1999, il n'existait qu'une concession unique qui n'a pas pu être accordée à la Cisalpino SA, vu que celle-ci ne dispose pas de sa propre infrastructure ferroviaire³. Elle n'était donc pas, avant le 1er janvier 1999, une entreprise de transport ferroviaire indépendante, mais uniquement une société de commercialisation. Les FS, CFF et le BLS ont exploité les trains de la Cisalpino SA sous leur propre nom et sous leur propre responsabilité. Du point de vue du droit de transport international, les FS, CFF et le BLS étaient, contrairement à la relation avec les voyageurs en trafic national, les partenaires contractuels du voyageur et conformément à l'article 26, § 4 des RU CIV ou, le cas échéant, selon le droit national, les chemins de fer responsables⁴.

Le droit suisse parle, *depuis le 1er janvier 1999*, d'une concession d'infrastructure, c'est-à-dire d'une concession pour la construction et l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire. Cette concession autorise l'entreprise ferroviaire concessionnée à transporter des personnes et des marchandises au moyen de sa propre infrastructure. Elle inclut, par conséquent, la concession de transporter sur sa propre infrastructure⁵. Une autorisation d'accès à l'infrastructure est toutefois nécessaire pour l'utilisation

de l'infrastructure d'un tiers⁶. Une autorisation d'accès à l'infrastructure peut être accordée à une entreprise exploitant une (autre) infrastructure, comme cela a été le cas pour l'accès du BLS au réseau des CFF et inversement. Elle peut toutefois également être accordée à une entreprise sans infrastructure propre, donc à une entreprise n'ayant qu'une concession de transport, comme dans le cas de la Cisalpino SA.

Une concession de transport de voyageurs ainsi qu'une concession d'accès à l'infrastructure ont été accordées à la Cisalpino SA après la mise en oeuvre de la réforme ferroviaire en Suisse⁷. En tant que telle, elle est maintenant considérée comme "entreprise de chemin de fer"⁸ responsable selon la loi sur la responsabilité des chemins de fer⁸, respectivement comme "entreprise" à laquelle s'applique la loi sur les transports⁹. Ces dispositions règlent la responsabilité et le contrat de transport de voyageurs en trafic national en Suisse.

L'inscription sur la liste des lignes est actuellement une des conditions pour l'application des RU CIV (art. 1 CIV). Conformément à la DCE n° 1, il suffit, lors de l'inscription des lignes ferroviaires au sens de l'article 2, § 1 de la COTIF, que soit inscrite sur la liste des lignes CIV l'organisme qui gère l'infrastructure.

Etant donné que les parcours exploités par les FS, CFF et le BLS ont été inscrites par l'Italie et la Suisse sur la liste des lignes CIV conformément à l'article 10 de la COTIF, les RU CIV sont applicables à ces transports.

Jusqu'à présent, 19 Etats membres de l'OTIF ont notifié à l'Office central la mise en vigueur des Dispositions complémentaires des Etats de novembre 1993. Il peut être concevable que les Etats membres, qui n'ont pas formellement mis en vigueur ces Dispositions complémentaires, tiendront compte, en pratique, de l'interprétation qui y est prévue. Etant donné qu'il s'agit uniquement d'une interprétation, le fait que les Dispositions complémentaires

³ Selon une communication du service juridique des CFF du 11 avril 1997, la demande de concession de la Cisalpino SA a été reportée jusqu'à l'achèvement de la réforme ferroviaire.

⁴ Communication du service juridique des CFF du 1er avril 1997 sur demande de l'Office central.

⁵ Article 5 de la loi sur les chemins de fer, modification du 20 mars 1998, SR 742.101.

⁶ Article 9 de la loi sur les chemins de fer, modification du 20 mars 1998, SR 742.101.

⁷ Communication de l'Office fédéral des Transports du 4 février 2000 sur demande de l'Office central.

⁸ Loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemin de fer, des entreprises de bateaux à vapeur et de La Poste Suisse du 28 mars 1905, SR 221.112.742.

⁹ Loi fédérale sur les transports publics, SR 742.40, v. art. 2 - "une entreprise de transport de l'Etat fédéral ou une entreprise de transport avec une concession fédérale ou une autorisation conformément à la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957".

des Etats n'ont pas été expressément transposées en droit national, ne représentera pas un obstacle à une interprétation au sens de ces Dispositions complémentaires. La Suisse a renoncé à une publication et à une transposition formelle de ces Dispositions complémentaires dans son droit national. Cela ne devrait toutefois pas avoir d'influence sur la situation juridique de la Cisalpino SA et empêcher de considérer la Cisalpino SA comme un chemin de fer selon les RU CIV.

Il existe certes une relation entre les termes "chemin de fer de départ", "chemin de fer de destination" ou "chemin de fer qui exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit" employés dans les RU CIV en vigueur ainsi que la communauté de transport de plusieurs chemins de fer subséquents et participants les uns après les autres au contrat de transport, mais la COTIF ne présuppose pas que plus d'une entreprise ferroviaire exécute un transport international ferroviaire en tant que partenaire contractuel du voyageur (v. 4ème motif dans le préambule aux DCE). Les Règles uniformes restent, par conséquent, applicables, lorsque le chemin de fer de départ et le chemin de fer de destination sont une seule et même entreprise de transport ferroviaire. Dans le cas d'une interprétation au sens des Dispositions complémentaires des Etats de 1993, seule la Cisalpino SA, en tant que prestataire de services de transport unique, est partenaire contractuel du voyageur et, par conséquent, la seule entreprise ferroviaire contre laquelle les voyageurs ou d'autres personnes (dont les droits découlent de ceux du voyageurs) peuvent faire valoir leurs droits résultant de ces transports.

En conclusion, il peut être constaté que la Cisalpino SA s'est développée d'une société de commercialisation, c'est-à-dire d'une forme de coopération des chemins de fer usuels destinée à commercialiser des services de transport au moyen de nouveaux trains pendulaires vers une entreprise de transport ferroviaire qui réalise, sous sa propre responsabilité, des services de transport en trafic international.

Dans le cas des transports effectués par les trains TGV, les chemins de fer concernés, à savoir la SNCF et les CFF - et non pas le GIE TGV créé par la SNCF et les CFF aux fins de commercialisation de l'offre TGV - demeurent les partenaires contractuels du voyageur, auxquels incombe la responsabilité en vertu du contrat de transport. En cas de mort ou de blessures de voyageurs au cours de transports effectués par des trains ICE, sont responsables en fonction du parcours utilisé, la DB AG, les CFF ou le BLS¹⁰.

¹⁰ Communication de l'Office fédéral suisse des transports du 4 février 2000 et du BLS Lötschbergbahn du 22 février

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 13 septembre 2000¹

1. **L'expéditeur auquel le destinataire a cédé ses droits, ainsi que son assureur, par voie de subrogation, ont la qualité d'agir en justice contre les chemins de fer.²**
2. **Les droits d'accises qui doivent être supportés par l'expéditeur - et par son assureur par voie de subrogation - du seul fait d'une mauvaise exécution du transport - en cas contraire ils étaient dus par le destinataire comme devant être acquittés lors de la mise à la consommation des marchandises importées - sont compris dans la notion très large des "autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue" que le chemin de fer doit restituer conformément à l'article 40, § 3 CIM.**

Cf. article 40, § 3 et article 54, §§ 3 et 4 CIM

La Société P.M. a chargé la Société Nationale des Chemins de fer Français (la SNCF) de transporter des cartons de cigarettes de Hollande en France où des manquants ont été constatés. Dans ces conditions elle a ainsi que son assureur - la compagnie d'assurances Colonia Versicherungs AG (la Compagnie Colonia), assigné la SNCF devant le Tribunal de commerce de Paris qui par jugement du 30 septembre 1997 rectifié par jugement du 18 mai 1998 a :

- fait droit à la demande d'indemnisation relative à la valeur des marchandises volées,
- condamné la SNCF à garantir la Compagnie Colonia

2000 sur demande de l'Office central.

¹ La décision du Tribunal de commerce de Paris du 30 septembre 1997 dont il est fait appel a été publiée dans le Bulletin 3/1998, p. 153 ss.; voir également les remarques de l'Office central à ce sujet p. 156/157

² En ce qui concerne la qualité du cessionnaire d'agir en justice, voir également l'arrêt publié dans le Bulletin 2/2000, p. 179 ss.

de toute demande de remboursement de droits douaniers et fiscaux qui pourraient émaner de l'administration fiscale et à lui payer la somme de FF 20'000.- au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,

- condamné la SNCF aux dépens.

La SNCF qui a interjeté appel de cette décision, prie la Cour de :

- déclarer les sociétés intimées irrecevables à agir pour obtenir le remboursement des droits d'accises,
- les déclarer subsidiairement mal fondées en leurs prétentions et les en débouter.

La Société P.M. et la Compagnie Colonia demandent à la Cour de :

- rejeter l'ensemble des demandes fins et exceptions de la SNCF,
- condamner la SNCF à payer à la Compagnie Colonia la somme de FF 50'000.- en application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ainsi qu'aux dépens.

La SNCF sollicite par ailleurs le rejet des débats des conclusions signifiées le 24 mai 2000 à la requête des sociétés intimées.

Cela étant exposé,

- **Sur l'irrecevabilité des conclusions du 24 mai 2000**

Considérant que les conclusions ont été déposées le 24 mai 2000 jour de l'ordonnance de clôture;

Que dans ces conditions la SNCF n'a pu faire valoir ses observations sur l'appel incident formé dans ces écritures qui seront en conséquence écartées des débats;

- **Sur la recevabilité à agir des intimés au titre des droits d'accises**

Considérant que la SNCF fait valoir, d'une part, que seul le destinataire la - S. - possède la qualité pour agir par application de l'article 54 de l'Appendice B de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) portant Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchan-

dises (CIM), qui énonce que si, comme en l'espèce, le destinataire accepte la livraison de la marchandise celle-ci éteint le droit d'action de l'expéditeur, d'autre part, que par l'effet de la cession de droit formalisée par la S., la Société P.M. - expéditeur - et son assureur ne peuvent agir qu'aux lieu et place du destinataire et en conséquence pas en remboursement des droits d'accises qui, selon la Directive 92/12/CEE du 25 février 1992, doivent être acquittés par l'expéditeur et non par le destinataire;

Que la Société P.M. et la Compagnie Colonia opposent que c'est comme partie au contrat de transport en sa qualité de propriétaire expéditeur, que la Société P.M. a engagé la responsabilité contractuelle de la SNCF en demandant réparation du préjudice qu'elle a subi correspondant à la valeur des marchandises volées dont elle a supporté la charge puisqu'elle ne les a pas facturées à la S. et au montant des droits d'accises dont elle est seule débitrice et que par l'effet de l'acte intitulé "acte de cession" elle est détentrice de l'autorisation prévue à l'article 54, § 4 CIM et devenue ainsi titulaire du droit d'action contre les chemins de fer français, action qui dépend uniquement des droits dont elle dispose;

Considérant que l'article 54 CIM intitulé "Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer" a pour objet d'énoncer les personnes ayant qualité pour agir contre les chemins de fer;

Qu'en son paragraphe 3, ce texte, qui vise les autres actions judiciaires que celles de l'article 17 qui naissent du contrat de transport, est donc applicable au titulaire de l'action en responsabilité dont est présentement saisie la Cour à savoir l'action en responsabilité de la SNCF en cas de perte partielle de la marchandise en cours de transport et conformément à l'analyse qu'en font les parties, désigne dans le cas d'espèce, le destinataire comme titulaire de ce droit;

Que toutefois par l'effet de l'acte intitulé "cession de droits" formalisé pour chaque transport, la S. a dans le cadre de l'action susvisée conféré à la Société P.M. et à son assureur par le jeu de la subrogation, la seule qualité d'agir en justice qui est indépendante de la question de l'étendue du droit à indemnisation lequel relève de l'examen au fond du litige;

Considérant par ailleurs que la Société P.M. qui est partie au contrat de transport a supporté le coût des marchandises volées et doit supporter les droits d'accises pour lesquels elle est en principe devenue débitrice;

Qu'elle a donc ainsi que son assureur intérêt propre à agir;

Considérant que les intimés qui ont qualité et intérêt à agir sont donc recevables en leur action;

– **Sur la demande en indemnisation des droits d'accises**

Considérant que la SNCF soutient qu'il résulte des termes mêmes de l'article 40, § 3 CIM qui est de droit strict ainsi que de l'analyse de ce texte par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (l'OTIF) que l'indemnité en cas de perte ne comprend pas les droits d'accises; qu'elle ajoute qu'elle ne peut que contester la décision des premiers juges en ce qu'elle a jugé "qu'il n'est pas possible de statuer en l'état actuel du dossier, aucune demande n'étant formulée de la part de l'administration fiscale et douanière française et dans l'hypothèse où les droits d'accises seraient demandés par cette administration française, la Société Colonia serait en droit d'en obtenir le paiement par la SNCF" dès lors que :

- elle ne tient pas compte des termes de l'article 20, § 3 de la Directive 92/12/CEE qui énonce que lorsqu'il n'est pas possible d'établir le lieu de l'infraction celle-ci est réputée avoir été commise dans l'Etat membre de départ qui procède au recouvrement des droits d'accises au taux en vigueur à la date d'expédition - or les taux de base ne sont pas les mêmes selon les pays -;
- la garantie ainsi accordée revient à présumer de la légalité du titre exécutoire qu'elle ne peut attaquer dans la mesure où elle ne bénéficie pas dans ce cadre d'un droit d'action qui de plus pourrait être prescrit;
- l'OTIF dans son Protocole du 3 juin 1999 relatif à la COTIF en écartant la restitution des droits d'accises vient de confirmer que les droits de douane étaient les seuls frais financiers susceptibles d'être indemnisés (ce qui s'explique par la différence de régime de ces deux droits);

Considérant que les intimés répliquent que la simple lecture de l'article 40, § 3 CIM permet d'inclure les droits d'accises dans l'indemnisation et que le lieu de commission de l'infraction est localisé en France;

Considérant que l'article 40, § 3 CIM relatif à l'indemnité en cas de perte dispose que "le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue";

Que les droits d'accises qui doivent être supportés par la

Société P.M. (et par son assureur par voie de subrogation) du seul fait d'une mauvaise exécution du transport - en cas contraire ils étaient dus par la S. comme devant être acquittés lors de la mise à la consommation des cigarettes importées - sont donc compris dans la notion très large des "autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue", étant observé d'une part que le Protocole a manifestement voulu restreindre le champ d'application de ce texte puisqu'il fait état des "sommes déboursées" **en relation** avec le transport de la marchandise perdue et qu'il exclut expressément les droits d'accises, d'autre part, que les juridictions ne sont pas liées par l'interprétation du texte faite par l'OTIF;

Que la SNCF qui doit garantir les sommes réclamées au titre des droits d'accises ne peut en contester les modalités de recouvrement et la Cour ne peut par ailleurs statuer que dans le cadre de la demande de la Compagnie Colonia qui porte sur les droits recouverts par la seule administration française;

Que le jugement sera donc confirmé;

...

Par ces motifs

Confirme le jugement déféré,

...

[Décisions annexes]

(Communication directe)

Remarque de l'Office central :

Bien qu'il soit vrai que "les juridictions ne sont pas liées par l'interprétation du texte faite par l'OTIF", l'Office central maintient sa position selon laquelle le paiement d'une taxe à la consommation ou de droits d'accises après la perte de la marchandise constitue un dommage indirect exclu par le libellé actuel de l'article 40, § 1 CIM (pour plus de détails, lire l'étude du Dr Karl-Otto Konow, publiée dans le Bulletin 11/12/1987, p.112 ss., aux conclusions de laquelle l'Office central s'est rallié).

Par ailleurs, le libellé de l'article 30, § 3 CIM dans la teneur du Protocole 1999 qui correspond à cette même ratio legis se lit comme suit : "Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en sus-

pension de tels droits.”

Des Tribunaux allemands ont été saisis dans des cas d'espèce similaires qui se rapportaient à des transports de cigarettes entre l'Allemagne et la France. Alors que l'arrêt de première instance du Landgericht de Berlin avait attribué la taxe sur les tabacs à la valeur de la marchandise (art. 40, § 1 CIM), l'instance d'appel l'avait considérée comme un dommage indépendant du transport, c'est-à-dire ni comme une valeur de marchandise, ni comme frais au sens de l'article 40, § 3, CIM. L'instance d'appel a, par conséquent, confirmé le point de vue des chemins de fer et du Secrétariat de l'OTIF. La procédure de cassation est actuellement encore en cours auprès de la Cour suprême de cassation allemande (Bundesgerichtshof). La rubrique “Jurisprudence” reviendra sur ces décisions dans l'un des prochains numéros.

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Berne, 31 janvier/1er février 2001

Les 31 janvier et 1er février 2001 s'est tenue à Berne une nouvelle session de l'ILGGRI. L'Office central, qui participe déjà depuis quelque temps à cette plate-forme de contact fort utile des autorités de surveillance ferroviaire, a accueilli cette session, ce qui a également donné l'occasion de présenter le siège de l'OTIF, dont l'immeuble, achevé en 1966, peut légitimement être qualifié de “maison européenne”, où sont également, à juste titre, soutenues des fonctions comme celles exercées par l'ILGGRI.

La première session de l'ILGGRI en l'an 2001 était axée en premier lieu sur les problèmes de l'application de la norme européenne EN 50 126/129 (RAMS) au niveau des autorités ainsi que sur la Directive prévue en ce qui concerne la sécurité du chemin de fer qui a été à nouveau discutée en détail en présence du responsable du projet, M. Anders Lundström. Cette Directive est également d'une grande importance pour l'Office central, étant donné qu'elle exercera une influence décisive sur le développement institutionnel au sein de l'UE. Elle doit être vue comme complément logique aux Directives en ce qui concerne l'interopérabilité, notamment celles concernant le chemin de fer conventionnel. Le calendrier y relatif détermine dans une large mesure le programme des travaux préparatoires en ce qui concerne le nouveau droit

d'admission de la COTIF selon les RU APTU/ATMF.

Dans le contexte du droit d'admission de la COTIF un autre point figurait à l'ordre du jour de la session de l'ILGGRI, à l'origine duquel étaient les travaux effectués dans le cadre de l'UIC en ce qui concerne les banques de données nécessaires en trafic ferroviaire (p. ex. CODI-RAIL). Une proposition des Pays-Bas vise à développer le code UIC composé de 12 parties conformément à la fiche UIC 438-1, afin qu'il réponde aux nouveaux besoins liés au libre accès. L'Office central est tout à fait ouvert à une large évaluation de solutions appropriées dans le cadre de l'UIC, tout en tenant compte du registre de véhicules prévu conformément aux RU ATMF. Cette évaluation n'empêchera toutefois pas l'Office central d'examiner en priorité et avec l'attention nécessaire ce problème de registre spécifique dans le cadre d'un projet de l'OTIF.

Les délégués des 12 autorités de surveillance ferroviaire représentées actuellement au sein de l'ILGGRI ont finalement approuvé la proposition de l'Office central d'unir les efforts jusqu'alors entrepris par l'OTIF et l'ILGGRI en vue d'élaborer un aperçu synoptique sur les bases juridiques, les compétences et les procédures en relation avec l'admission de matériel ferroviaire et, en priorité, de véhicules ferroviaires dans les Etats membres. L'Office central se charge du suivi et compte sur le soutien de ses interlocuteurs dans les autorités concernées.

Communication du Royaume-Uni

Mesures contre l'immigration clandestine Contrôle obligatoire de wagons de marchandises Responsabilité des transporteurs et des expéditeurs de fret ferroviaire

L'Office central, en tant que Secrétariat de l'OTIF, a reçu la communication suivante du Gouvernement du Royaume-Uni :

En 1999, le Gouvernement du Royaume-Uni a adopté une Loi sur l'immigration et le droit d'asile afin de réduire le nombre de demandeurs d'asile au Royaume-Uni. L'une des mesures de cette Loi prévoit que les personnes responsables de l'entrée de clandestins sur le territoire du Royaume-Uni sont passibles d'une amende de £ 2000 par personne. Cette mesure est applicable aux transporteurs routiers depuis le 3 avril 2000.

La Loi de 1999 permet entre autres d'étendre l'amende aux transporteurs de fret ferroviaire. Après une période de consultation, le Gouvernement du Royaume-Uni a intro-

duit maintenant des dispositions visant à étendre l' "amende civile" (Civil Penalty) infligée aux personnes responsables de l'entrée de clandestins sur le territoire du Royaume-Uni aux transporteurs et expéditeurs de fret ferroviaire.

Conformément au "Code of Practice" relatif à l'application de ces dispositions, le fait d'avoir respecté des mesures spécifiques destinées à empêcher des clandestins à embarquer dans des trains de marchandises, constituera un moyen de défense. Le fait de détecter et de débarquer des clandestins avant le départ des trains de marchandises à destination du Royaume-Uni constitue également un moyen de défense. En cas de non respect des mesures prévues dans le "Code of Practice", les personnes responsables seront passibles d'une amende de £ 2000 pour chaque clandestin détecté dans des trains marchandises arrivant au Royaume-Uni.

Le texte du "Code of Practice" ainsi que d'autres informations sont accessibles sur le site Internet du Ministère du Royaume-Uni compétent en matière d'immigration. L'adresse Internet est la suivante :

<http://www.ind.homeoffice.gov.uk/default.asp?PageId=1256> et 1258.

Bibliographie

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, 2ème édition entièrement remaniée, classeur à feuillets mobiles, commentaire poursuivi par **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, livraisons 2/00, état août 2000 et 3/00, état décembre 2000, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

Le droit de transport des voyageurs est composé en Allemagne d'un grand nombre de prescriptions juridiques de différents niveaux. Au niveau des réglementations légales, il s'agit de la loi sur le transport des voyageurs (*Personenbeförderungsgesetz - PBefG*) ainsi que d'autres lois pour autant qu'elles se rapportent au transport routier des voyageurs, dont notamment la réglementation du Code civil allemand portant sur le contrat de voyage ainsi que la partie de la loi relative aux personnes gravement handicapées qui règle le transport gratuit de personnes gravement handicapées dans les transports publics. Parmi les ordonnances arrêtées en vue de la mise en oeuvre des lois applicables, il convient de mentionner l'ordonnance sur les conditions générales de transport relatives au transport par tramway et par trolleybus ainsi qu'au service de trans-

port régulier par véhicule routier de voyageurs, l'ordonnance relative à l'exploitation des entreprises de services automobiles en trafic voyageurs, l'ordonnance relative à la compensation de prestations d'intérêt public dans le domaine du transport routier de voyageurs et l'ordonnance relative à l'accès à la profession de l'entrepreneur en transport routier de voyageurs (ordonnance relative à l'accès à la profession). Toutes ces prescriptions sont commentées en détail dans le commentaire de Bidinger, tout en tenant compte de la législation des Communautés européennes ainsi que d'accords internationaux. Cet ouvrage bien structuré et convivial est mis à jour et élargi en permanence.

Avec la livraison 2/00, la nouvelle ordonnance relative à l'accès à la profession dans le domaine du transport routier de voyageurs du 15 juin 2000 a été introduite - pour le moment - uniquement dans la partie comprenant les textes. Elle remplace entièrement, à compter du 1er janvier 2001, l'ordonnance relative à l'accès à la profession du 9 avril 1991. Une partie de l'ordonnance est déjà entrée en vigueur le 1er juillet 2000. La nouvelle version de cette ordonnance sert à la transposition de la Directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996, modifiée par la Directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998.

Quelques compléments, dont notamment des indications supplémentaires en ce qui concerne la nouvelle jurisprudence, ont été apportés aux explications relatives à la loi sur le transport des voyageurs. L'ordonnance relative à l'admission à la circulation routière a, par contre, fait l'objet de nombreuses modifications. Ont également été remaniées les explications de l'Office fédéral des statistiques en ce qui concerne la statistique sur le transport routier de voyageurs (état : juillet 1999).

La livraison 3/00 comporte entre autres la première partie du commentaire remanié de l'ordonnance relative à l'exploitation des entreprises de services automobiles en trafic voyageurs, qui tient également compte de la jurisprudence récente. Dans la partie comprenant les textes, il convient d'attirer l'attention en particulier sur les modifications de l'ordonnance relative à l'admission à la circulation routière et de l'ordonnance concernant les frais relatifs aux mesures dans le trafic routier intervenues en 2000.

L'ouvrage datant de 1961 et dont la 2ème édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, répond donc à son objectif de constituer un compendium actuel et complet du droit allemand de transport des voyageurs.

Publications concernant le droit de transport et les

domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire roviaire en Europe

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2878/2001, p. 66-68 - Commissionnaires étrangers. Faites vos choix (M. Tilche)

Idem, n° 2879/2001, p. 87/88 - Les deux commissionnaires (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 24/2001, S. 12 - Ein juristischer Kessel Buntes. Was ein Einsteller, Halter, Mieter, Betreiber und Beförderer zu beachten haben (G. Meisch)¹

Idem, Nr. 32/2001, S. 13 - Nachnahmeregelung im Transportrecht lässt Fragen offen. Im Zweifel nur Barzahlung akzeptieren (T. Starosta); S. 14 - Seit dem 1. Januar gilt ein völlig umstrukturierter IMDG Code. Versender müssen Einstufungen prüfen (N. Müller)

Idem, Nr. 38/2001, S. 8 - Elektronischer Frachtbrief soll Mitte kommenden Jahres Realität sein. Iata hat Arbeitsgruppe eingesetzt

Journal pour le transport international, Bâle, n° 8/2001, p. 33/35 - Le tribunal a ses raisons que la Cour d'appel ne connaît pas

Idem, n° 12/2001, p. 43 - L'OCDE veut inventer la roue (J. Gillespie); p. 45 - La Convention est-elle un modèle périmé ? (B. A. Fankhauser) - L'OCDE se propose de trouver un corset juridique taillé sur mesure pour le transport combiné de marchandises au niveau international

Transportrecht, Hamburg, 1/2001, S. 7-24 - Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben (H. A. Giermann); S. 24-28 - Aktuelle Rechtsprechung zum Seehandelsrecht (J. Bracker)

Idem, Nr. 2/2001, S. 53-69 - Die Entlastung des Frachtführers von seiner Haftung nach § 425 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches für Verlust und Beschädigung des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist (K. Ramming); S. 72-74 - Ablieferung von Gütern nach der Neufassung des Handelsgesetzbuches (H. Widmann)

UIC Panorama, Paris, N°16/2001 - p. 4/5 - Les chemins de fer et l'industrie s'engagent à renforcer leur coopération pour promouvoir l'interopérabilité et la recherche fer-

¹ Voir l'arrêt en la matière publié dans le Bulletin 4/1992, p. 157