



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2001

109^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF

République fédérale de Yougoslavie, p. 45

Liste des lignes CIV, p. 45

Liste des lignes CIM, p. 46

Marchandises dangereuses

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses - Genève, 2-6.7.2001 - p. 46

Sous-comité d'experts du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (CEE/ONU) - Genève, 9-11.7.2001 - p. 49

Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR - Accident/Incident - Bonn/Mayence, 30/31.8.2001 - p. 50

Réunion commune du Groupe d'experts de l'Accord RID et du Groupe permanent RID de l'UIC - Sopron, 4-5.9.2001 - p. 57

Réunion commune RID/ADR - Genève, 10-14.9.2001 - p. 58

Technique

Communautés européennes (CE)

Commission européenne - Bruxelles, 28.9.2001 - p. 60

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail du transport combiné - Genève, 3-5.9.2001 - p. 62

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

34ème session - Vienne, 25.6.-13.7.2001 - p. 63

Jurisprudence

Cour de Cassation de France - Arrêt du 11.1.2000 - Responsabilité du chemin de fer - Force majeure/circonstances inévitables (droit national), p. 63

Cour de Cassation de France - Arrêt du 26.4.2000 - Responsabilité du chemin de fer - Force majeure/circonstances inévitables (droit national), p. 64

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - Oslo, 20/21.9.2001, p. 66

Bibliographie

Alléret Marc, Transports internationaux ferroviaires, Juris-Classeur commercial, fascicules 687 (9,2000), 690 (9, 2000) et 691 (3, 2001), p. 66

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraison 1/01, p. 67

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinard Th., Demuth Klaus, Praxishandbuch Transportrecht (Manuel pratique du droit de transport), 2ème livraison complémentaire, p. 68

Schackmar Rainer, Die Lieferpflicht des Verkäufers in internationalen Kaufverträgen (L'obligation de livrer dans le cadre de contrats de vente internationaux), p. 69

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 69

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

Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
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

Par notification du 25 janvier 2001, l'Office central, en tant que Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui assume, depuis le 3 juin 1999, les fonctions de Dépositaire provisoire (art. 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF), a informé les Gouvernements des Etats membres de l'OTIF de la demande d'adhésion de la République fédérale de Yougoslavie à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (v. Bulletin 1/2001, p. 1). A l'expiration du délai de six mois prévu par la Convention, l'Office central a pu constater que la consultation des Etats membres n'a donné lieu à aucune opposition de leur part.

Par lettre circulaire du 22 juin 2001, l'Office central avait déjà notifié aux Etats membres la liste des lignes de la République fédérale de Yougoslavie, conformément à l'article 23, § 2, alinéa 4, en relation avec l'article 10 de la COTIF. Etant donné que l'instrument d'adhésion, daté du 19 janvier 2001, a également déjà été déposé, toutes les conditions étaient remplies. L'adhésion de la Répu-

blique fédérale de Yougoslavie a, par conséquent, pris effet le 1^{er} août 2001, c'est-à-dire le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

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).

Listes des lignes CIV (Edition du 1er mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 50 du 22 juin 2001

Chapitre "Yougoslavie"

La République fédérale de Yougoslavie ayant déposé son instrument d'adhésion à la COTIF le 19 janvier 2001, un nouveau chapitre a été inséré dans la liste des lignes, avec une nouvelle liste des chapitres. Aux termes de l'article 23, § 2, dernier alinéa de la COTIF, cette adhésion a pris effet le 1^{er} août 2001 (v. p. 45).

Listes des lignes CIM (Edition du 1er mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 67 du 22 juin 2001

Chapitre "Yougoslavie"

La République fédérale de Yougoslavie ayant déposé son instrument d'adhésion à la COTIF le 19 janvier 2001, un nouveau chapitre a été inséré dans la liste des lignes, avec une nouvelle liste des chapitres. Aux termes de l'article 23, § 2, dernier alinéa de la COTIF, cette adhésion a pris effet le 1er août 2001 (v. p. 45).

Marchandises dangereuses

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses

19ème session

Genève, 2-6 juillet 2001

30 experts ou observateurs gouvernementaux et une trentaine d'organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette première session de la période biennale 2001/2002. 37 documents officiels et une cinquantaine de documents informels figuraient à l'ordre du jour. Deux groupes de travail **ad hoc** ont siégé, l'un parallèlement sur le classement des émulsions, suspensions et gels de nitrate d'ammonium (matières de base pour les explosifs), et l'autre pendant la pause du déjeuner sur le transport de matières solides en vrac en conteneurs.

Epreuve exceptionnelle pour les citernes mobiles agréées depuis plus de 30 ans

La proposition de l'Espagne n'a pas été adoptée, bien que plusieurs experts aient estimé qu'il conviendrait de prévoir des conditions de sécurité pour ces citernes. Le Sous-comité a considéré que ces mesures doivent être prises dans les réglementations modales et qu'il n'est pas approprié de les introduire dans le Règlement type de l'ONU, étant donné que les dispositions de ce Règlement (chapitre 6.7) sont nouvelles et ne concernent que les citernes mobiles neuves qui n'existent pas encore sur le marché. Dans le RID/ADR le problème est déjà réglé par le biais de mesures transitoires.

Contenance minimale admissible des citernes

La proposition du Royaume-Uni a été acceptée, sauf pour les citernes à gaz, le Sous-comité étant convenu qu'il y a lieu de prévoir une possibilité pour le transport en citernes de moins de 450 litres, notamment p. ex. pour les liquides du groupe d'emballage I (très dangereux) qui ne sont pas autorisés en GRV (grands récipients pour vrac) et pour lesquels la quantité maximale par emballage est de 250 litres. Certaines délégations avaient cependant estimé qu'il faudrait raffiner cette proposition pour imposer certaines épreuves de performance comme pour les emballages, étudier la question de l'étiquetage ou du placardage, etc.

Instruction de transport en citernes mobiles agréées par l'autorité compétente

La proposition du Royaume-Uni, faute d'appui sur le principe même, a été retirée. L'on a estimé qu'il n'y a pas lieu d'autoriser des citernes complètement différentes de celles prévues dans le Règlement type, qu'il faudrait répertorier les matières auxquelles s'appliquerait cette disposition et qu'il conviendrait d'appliquer l'approche rationalisée pour l'affectation de codes-citerne aux matières pour combler les lacunes d'affectation actuelle.

Il faut relever qu'une telle disposition (chèque en blanc pour les autorités compétentes, mais contraire à l'esprit d'harmonisation) existe dans le Règlement type pour les emballages et les GRV, dans le RID/ADR également, mais limitée à certaines matières spécifiques. Il s'agissait en l'occurrence d'autoriser le transport en citernes de matières qui ne le sont pas ...

Transport de matières solides en vrac en conteneurs (suite)

(v. Bulletin 6/2000, p. 404)

Le Sous-comité a considéré que la proposition commune du Royaume-Uni et de l'Allemagne constituait une bonne base pour l'élaboration de dispositions relatives au transport multimodal. Certains experts ayant cependant exprimé des réserves sur certains aspects, notamment le type de matières autorisées, certaines conditions de transport, l'application de ces dispositions au transport maritime, il a été décidé d'en confier l'examen à un groupe de travail **ad hoc**. Sur la base des délibérations de ce groupe de travail une nouvelle proposition sera soumise pour la prochaine session.

Epreuves pour les emballages (norme ISO) (suite)

(v. Bulletin 6/2000, p. 404)

Le Sous-comité a adopté partiellement ce projet de norme, notamment le délai de 24 heures entre le remplissage et l'épreuve de chute et la suppression de l'épreuve de tonnellerie. L'expert des Etats-Unis d'Amérique a exprimé sa préoccupation au sujet des travaux du CEN et de l'ISO pour l'élaboration de la norme EN/ISO 16104, craignant la duplication des rôles respectifs de l'ISO et du Sous-comité, des divergences entre la norme et les dispositions du Règlement type ainsi que des difficultés pour les mises à jour futures. D'autres délégations ont estimé que l'utilisation de cette norme ne serait possible que si elle répondait aux exigences du Règlement type et que si elle évoluait conformément à l'évolution de ce Règlement. Les travaux sur les questions restées en suspens seront poursuivis.

Transport de matières infectieuses

Le Sous-comité n'a pas accepté une proposition de l'Australie visant à supprimer les dispositions relatives aux arrangements entre expéditeurs, transporteurs et destinataires pour assurer le suivi des envois et le respect des règles en matière de contrôle et d'autorisation d'importation ou d'exportation conformément aux exigences de protection de la santé publique édictées par l'OMS. L'Australie estimait qu'il n'est pas possible en pratique de satisfaire à cette disposition.

Organismes génétiquement modifiés

Le Sous-comité a pris note des travaux effectués par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique dans le cadre de la mise en oeuvre de l'article 18 du Protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques (article 18 : Manipulation, transport, emballage et identification).

Dans ce contexte, le Sous-comité a été informé qu'une réunion d'experts s'est réunie à Paris du 13 au 15 juin 2001 pour étudier comment répondre aux exigences du Protocole en ce qui concerne la documentation accompagnant les envois d'organismes vivants modifiés, compte tenu des principaux régimes réglementaires ou directives régissant actuellement les transports internationaux de tels organismes. La réunion d'experts recommande notamment que le Sous-comité soit invité à donner son avis sur son aptitude éventuelle à ajuster, si besoin est, le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses (Classe 6.2 et Classe 9) pour assister les Parties au Protocole à remplir leurs obligations découlant des paragraphes en question.

Certains experts ont été d'avis que les dispositions actuelles du Règlement type ne permettent pas de régler de manière satisfaisante tous les cas qui se présentent en pratique. Il serait toutefois difficile d'améliorer la situation tant que l'on ne dispose pas de critères précis permettant d'identifier et de classer les microorganismes et organismes génétiquement modifiés d'après leur nature et le danger qu'ils présentent en cours de transport, que ce soit pour les hommes, les animaux ou l'environnement. Des conditions de transport plus adéquates pourraient être mises au point si la Conférence des Parties définissait clairement les organismes qui doivent faire l'objet d'une réglementation d'un transport.

D'autres experts ont estimé qu'il n'y a pas lieu de soumettre au Règlement type des organismes vivants modifiés qui ne sont pas dangereux lorsqu'ils sont transportés et ont souhaité que les règles applicables au transport des organismes génétiquement modifiés, considérés comme dangereux, ne soient pas dispersées dans diverses réglementations car ceci nuirait à leur mise en oeuvre effective.

Les travaux en la matière seraient poursuivis.

GRV en carton pour matières solides très toxiques et très corrosives

La proposition des Etats-Unis d'Amérique d'autoriser de tels GRV n'a pas été adoptée. La philosophie de sécurité de l'Oncle Sam est quelque peu douteuse si l'on tient compte du fait que ces engins peuvent contenir jusqu'à 1,5 m³ et que les conteneurs-citernes RID/ADR en métal doivent être éprouvés à 6 bar à partir de 0,45 m³ déjà !!!

Attribution de Nos ONU distincts aux matières et à leurs solutions, en fonction de l'état physique (solide ou liquide)

Le Sous-comité s'est prononcé unanimement en faveur de cette distinction, proposée par les Pays-Bas et l'Allemagne, à savoir tant pour les matières solides et leurs solutions que pour les matières qui peuvent être soit solides soit liquides, en particulier dans le cas des rubriques collectives non spécifiées par ailleurs (n.s.a.), à condition cependant que ces solutions soient transportées en quantités significatives. Il s'agit en quelque sorte d'un alignement sur les réglementations modales, en particulier sur le RID/ADR restructuré qui prévoit actuellement des lignes distinctes dans le tableau numérique pour le même numéro ONU pour tenir compte des conditions de transport différentes, notamment en ce qui concerne les emballages et GRV ainsi que les citernes.

Emulsions à base de nitrate d'ammonium (suite)

(v. Bulletin 6/2000, p. 404)

Le groupe de travail **ad hoc** est enfin parvenu à des résultats concrets en ce qui concerne la classification et les épreuves y relatives ainsi que l'instruction d'emballage. La question du transport en GRV et en citerne nécessitera un examen plus approfondi.

Classement des artifices de divertissement (suite)

(v. Bulletin 6/2000, p. 401-403 et 2/2001, p. 26 ss.)

Plusieurs experts ont rappelé que les accidents et autres problèmes dus aux artifices de divertissement ne mettent pas en cause la validité du système de classification actuel, qui est approprié. Ils sont dus au non respect des règles de classification, le plus souvent délibérément pour économiser les frais importants liés aux épreuves ou les surcoûts liés aux conditions de transport, ou parce que certaines compagnies maritimes n'acceptent pas d'embarquer des marchandises classées dans les divisions les plus dangereuses.

Il a été suggéré que le moyen le plus pragmatique d'éviter ces accidents serait d'organiser des séminaires où les autorités compétentes pourraient échanger des informations sur les moyens de faire appliquer plus efficacement la réglementation et d'effectuer des contrôles dissuasifs.

L'experte de l'Australie a dit que les autorités compétentes n'ont pas toujours les moyens nécessaires pour faire appliquer correctement la réglementation, et elle a suggéré que le problème soit porté à l'attention du Conseil économique et social pour qu'il recommande à tous les Etats de se doter de ces moyens.

Plusieurs experts ont appuyé la proposition des Pays-Bas d'établir une classification par défaut des artifices de divertissement. Il a été noté cependant que de tels systèmes existent dans différents Etats, et qu'ils sont établis pour les besoins de réglementations diverses (transport, entreposage, utilisation, etc.). Il conviendrait de s'assurer qu'un système de classement par défaut soit basé sur les critères de classification du Manuel d'épreuves et de critères. Il serait également souhaitable de comparer les résultats d'épreuves dans les pays les ayant effectuées.

Bien que plusieurs experts eussent souhaité que ces questions soient discutées durant les sessions du Sous-comité, le Sous-comité a finalement accepté l'offre des Pays-Bas de convoquer un groupe de travail informel qui se réunira du 16 au 18 octobre 2001 à La Haye pour préparer des propositions conformément au mandat suivant :

- a) se mettre d'accord sur l'interprétation des résultats d'épreuve des séries d'épreuve;
- b) développer un système de classement par défaut basé sur les systèmes existants et des propositions sur la façon d'introduire ce système dans les Recommandations.

Remarque de l'Office central

Bien que l'expert de la Chine ait déclaré lors de la dernière session, que de tels accidents n'ont jamais eu lieu dans son pays en cours d'entreposage ou de transport, la presse internationale a relaté depuis le début de l'année de telles catastrophes ayant causé plusieurs dizaines de morts !!!

Harmonisation avec le Règlement du transport des matières radioactives de l'AIEA

Le Sous-comité a pris note du rapport intérimaire présentée par l'AIEA sur la révision du Règlement du transport des matières radioactives de l'AIEA. Il a aussi noté que des modifications supplémentaires seraient examinées par le groupe AIEA chargé de la révision à sa prochaine session (12-16.11.2001). Les modifications acceptées seront soumises à la réunion TRANS/SC du 8 au 22 mars 2002 pour approbation. Si le Sous-comité avait des modifications supplémentaires à proposer ou des observations à faire sur les modifications déjà acceptées, il conviendrait de les soumettre au groupe chargé de la révision. Les résultats de la réunion du groupe chargé de la révision seront présentés au Sous-comité à sa session de décembre prochain et, si ce dernier avait des observations à faire sur les modifications proposées, il pourrait encore les soumettre à la réunion TRANS/SC.

Harmonisation générale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques (suite)

(v. Bulletin 6/2000, p. 405/406)

Communication des risques

Le Sous-comité a pris note du compte rendu établi par l'OIT pour la septième réunion du Groupe de travail de l'OIT de l'harmonisation des systèmes de communication sur les risques chimiques et de la proposition établie par ce Groupe au sujet des outils harmonisés de communication sur les risques dans le contexte du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

Le Sous-comité a noté qu'il avait été invité par le Groupe de travail de l'OIT à donner des conseils sur une question

soulevée par l'IATA lors d'un débat sur la forme des pictogrammes à utiliser dans le cadre du système général harmonisé.

Le représentant de l'IATA a expliqué que les employés des compagnies de transport aérien avaient été formés pour associer les étiquettes en forme de losange avec les risques dans les transports et qu'il craignait qu'en utilisant la même forme pour tous les pictogrammes du système général harmonisé on ne crée des confusions et qu'il en résulte des perturbations importantes des opérations de transport aérien. Il a proposé de donner aux pictogrammes conçus à des fins réglementaires ne touchant pas les transports une forme autre que le losange.

Le représentant de l'OACI a indiqué que le Groupe d'experts OACI sur les marchandises dangereuses avait examiné ce problème sur la base des informations fournies par l'IATA et partageait les préoccupations de ce dernier organisme. Cependant, les membres du Groupe n'avaient pas été informés de l'ensemble de la proposition du Groupe de travail de l'OIT et n'avaient pas eu l'occasion de traiter la question au niveau national avant leur session parce que ladite question avait été soulevée dans un document informel.

L'expert des Etats-Unis d'Amérique (Remarque de l'Office central : lui qui prêche d'habitude toujours l'harmonisation !) a dit qu'il partageait les préoccupations de l'IATA et appuyait la proposition selon laquelle les pictogrammes du système général harmonisé devraient avoir une forme très différente de celle des pictogrammes conçus pour les transports. On pouvait prévoir de nombreuses difficultés si le système proposé par le Groupe de travail de l'OIT était adopté parce que nombre de questions n'avaient pas été abordées, notamment la taille des pictogrammes et l'étiquetage des emballages extérieurs, et ce manque de clarté conduirait à des interprétations diverses qui pourraient provoquer des problèmes dans les transports.

Les vues de l'IATA et de l'expert des Etats-Unis d'Amérique ont été appuyées par le représentant de l'industrie chimique américaine (HMAC).

Toutes les autres délégations qui ont pris la parole sur ce sujet ont dit qu'elles ne partageaient pas ces préoccupations. L'objectif du système général harmonisé était d'harmoniser les systèmes d'étiquetage existants et la proposition du Groupe de travail de l'OIT pour la communication sur les risques, outre qu'elle répondait à cet objectif, tenait pleinement compte du système d'étiquetage pour les transports. Il y aurait très peu de modifications à apporter au système d'étiquetage pour les trans-

ports tandis qu'il faudrait apporter des modifications énormes dans tous les autres systèmes réglementaires. Dans la pratique, il n'y aurait que deux ou trois pictogrammes supplémentaires pour les risques qui ne sont pas couverts par les réglementations des transports et, si la forme du pictogramme était un losange, les symboles de risque seraient en tout état de cause différents de ceux utilisés dans les transports. Ces délégations considéraient que le problème soulevé par l'IATA était un problème mineur et qu'il était largement compensé par les énormes avantages d'un système harmonisé pour l'industrie, la grande majorité des autres travailleurs, les consommateurs, les organes de réglementation et les services d'urgence. La formation des employés des transports aériens pour qu'ils reconnaissent les nouveaux pictogrammes ne devrait pas être si complexe du fait qu'ils sont tenus de suivre régulièrement des stages de formation.

Le Président a mis la question aux voix et le Sous-comité a décidé à une large majorité d'appuyer la proposition de l'OIT d'utiliser un pictogramme en forme de losange pour toutes les fins réglementaires.

Sous-comité d'experts du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (CEE/ONU)

1ère session

Genève, 9-11 juillet 2001

Aux pages 405 et 406 du Bulletin 6/2000, il a été informé sur la création du nouveau Sous-comité des Nations Unies du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

La première session de ce nouveau Sous-comité s'est tenue du 9 au 11 juillet. Mmes Headrick (Canada) et Sundquist (Finlande) ont été élues respectivement Présidente et Vice-présidente. 25 Etats et 18 organisations intergouvernementales ou non gouvernementales étaient représentés par des experts respectivement des observa-

Objectifs du Sous-comité

L'objectif des travaux de ce Sous-comité est l'harmonisation des critères de classification et de l'étiquetage y relatif de produits chimiques. Les recommandations à élaborer ne devraient pas être uniquement applicables au transport de produits chimiques, mais aussi à la sécurité du travail et à la protection de l'environnement.

Pour cette raison sont pris en considération non seulement les critères de classification des recommandations ONU relatives au transport de marchandises dangereuses, mais aussi d'autres critères et procédures d'épreuves. Ces critères sont liés à des dangers qui ne sont pas déterminants pour le transport, mais sont importants en ce qui concerne la sécurité du travail et la protection de l'environnement.

Travaux préliminaires

Certaines organisations avaient fourni d'importants travaux préliminaires en vue de cette session :

- L'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique) avait préparé un document de 230 pages sur les critères de classification des risques pour la santé et pour l'environnement (y compris des mélanges).
- Un groupe de travail commun des Nations Unies et de l'OIT (Organisation internationale du travail) avait préparé un document sur les critères pour les risques physiques des produits chimiques.
- Un groupe de travail de l'OIT avait présenté un document sur l'harmonisation de la communication des risques.

Coopération du nouveau Sous-comité avec d'autres organisations

La discussion la plus importante de cette session a porté sur le caractère de la coopération future du Sous-comité avec les différentes organisations ayant fourni un travail préliminaire. Sur proposition de l'Italie, la solution de compromis suivante a été adoptée :

- les organisations susmentionnées devraient achever leurs projets actuels;
- les futurs travaux menés par ces organisations devraient reposer sur les propositions du Sous-comité précisant l'objet et la durée des travaux;
- les organisations devraient faire rapport au Sous-comité sur les progrès réalisés à chaque réunion et présenter leurs propositions au Sous-comité conformément au calendrier établi.

Le Sous-comité a par ailleurs décidé d'examiner la question de savoir si les critères du système général harmonisé sont compatibles avec les critères de classification de la Convention de Bâle sur le transport de déchets.

Mise en vigueur du système harmonisé

Les Etats devraient avec le temps adapter leurs systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques au système harmonisé. Dans ce contexte, l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR) pourrait jouer un rôle important.

Un document récapitulatif sur le système général harmonisé sera préparé pour la prochaine session du Sous-comité. Ce document servira, le cas échéant, de base à une nouvelle publication de recommandations des Nations Unies relative au système harmonisé. Il n'est actuellement pas encore possible de prévoir quelle influence aura le système harmonisé sur les Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses, notamment sur la partie 2 portant sur la classification.

Travaux futurs

Le programme de travail du nouveau Sous-comité est d'abord axé sur les questions en suspens relatives au système harmonisé. Une publication devrait ensuite être préparée et des recommandations relatives à la coordination des travaux avec le Sous-comité du transport des marchandises dangereuses devraient ensuite être élaborées, afin que le nouveau Comité d'experts commun du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques puisse prendre les décisions pertinentes.

Utrecht, Ing. W.J. Visser, Railion Benelux, représentant de l'OTIF et de l'UIC

Groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR

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

Bonn/Mayence, 30/31 août 2001

La quatrième et dernière réunion du Groupe de travail "Accident/incident" s'est tenue sur invitation de l'Allemagne les 30 et 31 août 2001 (v. également Bulletins 5/2000, p. 350 ss. et 1/2001, p. 5 ss.). La réunion était présidée par M. Rein du Ministère allemand des Transports, de la Construction et du Logement (BMVBW).

Explications de principe

Le Président a rappelé que la Réunion commune avait pris deux décisions de principe lors de sa dernière réunion (Berne, 28.5-1.6.2001) (v. également Bulletin 2/2001, p. 25 ss.) :

1. le RID et l'ADR devraient comprendre une **liste minimale des critères** entraînant une obligation de rapport, en tant que complément de la section 1.8.5;
2. le RID et l'ADR devraient comporter un **modèle de rapport** duquel ressortent les exigences minimales en ce qui concerne les informations que les autorités compétentes devront transmettre aux secrétariats.

Il a attiré l'attention sur le fait que les différents critères n'ont pas été discutés en détail par la Réunion commune et qu'il serait par conséquent nécessaire de les rediscuter.

Discussion des différents critères entraînant une obligation de rapport

La définition d'un événement lié à des marchandises dangereuses selon la section 1.8.5 et de ses critères a ensuite été rediscutée en détail.

La proposition du représentant du Royaume-Uni d'admettre des critères plus sévères par les différents Etats membres, a été rejetée.

A l'issue de la discussion, les critères existants ont été modifiés aux points suivants :

La définition générale a été complétée par un ajout qui précise qu'il y a événement entraînant une obligation de rapport lorsque "un ou plusieurs" des critères énumérés sont satisfaits.

Sur proposition du représentant de la Norvège, le critère "dommage corporel" a été complété par un troisième sous-critère ("traitement médical intensif"), afin de pouvoir procéder à une délimitation avec les blessures légères qui ne nécessitent qu'un bref traitement à l'hôpital.

En ce qui concerne le critère "perte de produit", le représentant de la Norvège a proposé de remplacer les limites quantitatives actuelles (333 kg ou litres et 1000 kg ou litres) par les limites quantitatives prévues dans le tableau du 1.1.3.1 c) RID / 1.1.3.6 ADR, étant donné que ce système comporte une différenciation plus précise avec des limites quantitatives moins importantes et qu'il peut être présumé connu. La proposition de la Norvège a été adop-

tée après une discussion intensive avec les limites quantitatives suivantes :

- marchandises des catégories de transport 0 et 1 = quantités égales ou supérieures à 50 kg ou litres
- marchandises de la catégorie de transport 2 = quantités égales ou supérieures à 333 kg ou litres
- marchandises des catégories de transport 3 et 4 = quantités égales ou supérieures à 1000 kg ou litres.

En ce qui concerne le critère "dommage matériel ou dommage à l'environnement", il a de nouveau été discuté, eu égard au montant maximal de 50.000 \$ applicable aux Etats Unis d'Amérique, des différences existant entre les modes de transport rail et route quant au montant du dommage.

Le représentant de la France a proposé en tant que compromis d'utiliser pour les dommages un montant uniforme de 50.000 EURO et de ne pas tenir compte à cette fin des dommages subis à l'infrastructure du mode de transport et aux moyens de transport directement impliqués contenant des marchandises dangereuses. Cette proposition a été majoritairement adoptée.

Il a par ailleurs été décidé qu'il devait s'agir d'un dommage "estimé".

La proposition du représentant de l'UIC visant à supprimer entièrement le critère du dommage matériel et du dommage à l'environnement a été majoritairement rejetée.

En ce qui concerne le critère "intervention des autorités", la question de la durée de la fermeture de voies destinées à la circulation publique a de nouveau été discutée. Le représentant de l'UIC s'est prononcé en faveur du maintien de la durée de six heures prévue jusqu'à présent. La plupart des délégués a été d'avis qu'une durée de trois heures était justifiable en pratique et que ce délai paraissait également réaliste pour le trafic ferroviaire.

Dans ce contexte il a été clarifié que l'aire des gares de triage était considérée comme une voie destinée à la circulation publique.

Particularités de la classe 7

Le principe d'une obligation générale de rapport pour la classe 7 a été considéré comme trop étendu et a, par conséquent, été rejeté.

Il est ressorti de la discussion concernant l'ajout d'une valeur limite de radioactivité en tant que complément au critère "dommage corporel" qu'il n'était pas possible de prendre en considération les valeurs limites de l'AIEA (Collection Sécurité n° 115), étant donné qu'elles ne sont, en général, pas connues du transporteur. Il a par ailleurs été fait observé qu'il était difficilement possible dans la pratique de constater des dommages corporels au moyen de mesures. Il a donc été décidé de renoncer à un complément, étant donné que la proposition concernant le critère "perte de produit" constitue, dans ce cas, un critère plus fiable.

Dans le cas du critère "perte de produit", le critère supplémentaire "vol et perte" proposé n'a pas reçu d'appui, étant donné que ce critère n'intervient pas, en règle générale, au cours du transport proprement dit, mais plutôt au cours du chargement, déchargement ou transbordement. Pour la classe 7, il existe, par ailleurs, déjà un système de rapport de l'AIEA sur le vol/la perte de matières radioactives.

Il a toutefois été proposé de compléter les critères en mentionnant qu'il existe une obligation de rapport dès lors qu'une radioactivité inhabituelle a été constatée en raison d'une valeur de dose élevée. Le représentant de la France s'est déclaré prêt à soumettre une proposition de complément pertinente à la Réunion commune.

Qui doit établir le rapport ?

La FIATA avait proposé que le transporteur ne soit pas forcément obligé d'établir le rapport lui-même, mais qu'il devait uniquement assurer que le rapport sera établi (p. ex. par des experts des assurances, la police, les pompiers ou autres). Cette proposition a été adoptée à l'unanimité.

Modèle de rapport conformément à la section 1.8.5 du RID/ADR

Les participants ont convenu que le transporteur/gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire communiquant le rapport ne doit pas rester anonyme lors de la communication à l'autorité compétente, étant donné que celle-ci ne serait pas en mesure de vérifier la provenance du rapport.

Il est toutefois prévu que la transmission du rapport aux secrétariats se fera de manière anonyme. Le représentant de la FIATA a proposé que dans le rapport à l'autorité compétente, les indications concernant le transporteur/gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire figurent séparément sur une page de couverture. Ces indications

ne devront toutefois pas être enregistrées et cette page de couverture ne sera pas transmise aux secrétariats.

Le Groupe de travail a par ailleurs décidé que la "personne à contacter" ne devrait pas être remplacée par le "conseiller à la sécurité", étant donné que ces rapports peuvent être établis par d'autres personnes que le conseiller à la sécurité (p. ex. centre directeur des secours d'urgence du trafic ferroviaire). Dans ce contexte, il a été tenu compte du fait que les tâches du conseiller à la sécurité se situent au niveau interne de l'entreprise et qu'il pourrait y avoir un conflit d'intérêts en cas d'obligation de rapport à l'autorité compétente.

La discussion concernant les indications sous "lieu de l'événement" a montré qu'une présentation différenciée des lieux était nécessaire pour le mode de transport route (agglomération ou route, dénomination de la route, kilomètres) et rail (gare, gare de triage, pleine voie avec indication des kilomètres). Par ailleurs, les aspects topographiques comme p. ex. pente/inclinaison, tunnel, pont/passage inférieur/sous-terrain, carrefour doivent également être pris en considération. Ces aspects devront figurer sous un nouveau point "Topographie".

L'indication différenciée des aspects susmentionnés est notamment nécessaire en raison du fait qu'une analyse des risques correspondante peut fournir des éléments importants pour le développement du règlement.

Un rapport sur un événement s'étant produit dans un "site de chargement/déchargement/transbordement" et entraînant une obligation de rapport doit être établi par le transporteur lorsqu'il est directement impliqué et dispose, par conséquent, des informations nécessaires. Pour cette raison, le site du chargement/déchargement/transbordement doit également être indiqué comme lieu possible de l'événement.

Le Groupe de travail a convenu que l'indication dans le rapport de conditions météorologiques particulières, telles que pluie, neige, glace, brouillard, orage, tempête etc. était appropriée.

L'indication du "numéro de wagon" et du "numéro d'immatriculation du véhicule" ne peut pas être exigée pour des raisons de protection des données. Étant donné que ces indications peuvent être utiles dans le cas p. ex. de l'attribution à un accident (également au niveau interne de l'entreprise), le Groupe de travail a recommandé de rendre cette indication facultative.

La rubrique "marchandise(s) dangereuse(s) transportée(s)" a été modifiée en "marchandise(s) dange-

reuse(s) impliquée(s)”, afin de clarifier que seules les marchandises dangereuses impliquées doivent être indiquées; l’indication de toutes les marchandises dangereuses contenues dans le moyen de transport a été rejetée.

La dénomination de la marchandise et l’indication du code de classification a été jugée inutile et a été supprimée.

L’introduction du “lieu de départ/de destination du transport” (comme dans le modèle de rapport américain) n’a pas été jugée nécessaire par le Groupe de travail. Une telle indication n’est que d’une utilité restreinte, notamment dans le cas du trafic de groupage. Par ailleurs, en trafic ferroviaire, seules la gare de départ et la gare de destination sont indiquées dans la lettre de voiture; celles-ci ne correspondent toutefois pas forcément au lieu de départ/de destination.

En ce qui concerne l’indication des différents types de moyens de rétention, une présentation codée a été recommandée. Sur proposition du représentant de la France, le “type de défaut du moyen de rétention” ainsi que l’indication du matériau du moyen de rétention ont été introduits sous une forme codée.

La description de la “manière dont l’accident s’est déroulé” a été remplacée par une “description de l’événement”, avec une possibilité de cocher les différents types d’événements (déraillement/sortie de route, collision, renversement/retournement, feu, explosion, perte, défec-tuosité technique et autres) ainsi que par une possibilité d’indiquer d’autres détails.

Le Groupe de travail était d’avis que la question “La marchandise dangereuse était-elle à l’origine de l’accident/incident ?” devait être biffée, étant donné qu’en général, la réponse à cette question n’est pas fournie par le transporteur.

Au point “Cause de l’événement (si elle ne fait pas de doute)”, la possibilité de cocher les cases “erreur humaine” et “erreur d’un tiers” doit être biffée, afin de ne pas placer le transporteur dans une situation où il devrait s’accuser lui-même ou ses employés.

Au point “Conséquences de l’événement”, la case “Dom-mage corporel” a été complétée par “lié aux marchandises dangereuses”.

Au point “Perte de produit”, seule la quantité “estimée” doit être indiquée.

En ce qui concerne les “dommages matériels/dommages à l’environnement”, l’indication de la valeur estimée du dommage a été complétée par “• 50.000 EURO” respecti-vement “> 50.000 EURO”.

Au point “Intervention des autorités”, la possibilité de cocher les cases “Evacuation des personnes pendant au moins trois heures en raison de la présence des marchan-dises dangereuses” et “Fermeture des voies de circulation pendant au moins trois heures en raison de la présence des marchandises dangereuses” a été rajoutée.

Dans le cadre de la discussion concernant l’enquête né-cessaire des autorités compétentes, il a été proposé de compléter le modèle de rapport en y ajoutant à la fin une phrase, selon laquelle l’autorité compétente peut, en cas de besoin, demander des informations supplémentaires.

Le rapport et les propositions de texte de ce Groupe de travail ont été adoptés par la Réunion commune (Genève, 10-14.9.2001) avec des légères modifications. Une nou-velle sous-section 1.8.5.3 sera introduite dans l’édition du RID/ADR du 1er janvier 2003, qui comprendra les critè-res pour une obligation de rapport. Un modèle de rapport standardisé sera introduit dans une nouvelle sous-section 1.8.5.4, qui devra être obligatoirement utilisé pour les rapports des transporteurs/gestionnaires de l’infrastruc-ture ferroviaire aux autorités compétentes. Le libellé adopté par la Réunion commune est reproduit ci-dessous.

“1.8.5.3 Il y a événement entraînant une obligation de rapport conformément au 1.8.5.1 si des mar-chandises dangereuses se sont répandues ou s’il y a eu un risque imminent de perte de pro-duit, dommage corporel, matériel ou à l’environnement ou si les autorités sont inter-venues, et que un ou plusieurs des critères ci-après sont satisfaits :

Un événement ayant entraîné un dommage corporel est un événement dans le cadre du-quel un décès ou des blessures sont directe-ment liés aux marchandises dangereuses trans-portées et où les blessures

- a) nécessitent un traitement médical intensif, ou
- b) nécessitent un séjour à l’hôpital d’au moins une journée, ou
- c) entraînent une incapacité de travailler pendant au moins trois jours consécutifs.

Il y a "perte de produit", lorsque se sont répandues des marchandises dangereuses

- a) des catégories de transport 0 ou 1 dans des quantités égales ou supérieures à 50 kg ou 50 litres,
- b) de la catégorie de transport 2 dans des quantités égales ou supérieures à 333 kg ou 333 litres, ou
- c) des catégories de transport 3 ou 4 dans des quantités égales ou supérieures à 1 000 kg ou 1000 litres.

Le critère de perte de produit s'applique aussi s'il y a eu un risque imminent de perte de produit dans les quantités susmentionnées. En règle générale, cette condition est réputée satisfaite si, en raison de dommages structurels, l'enceinte de rétention ne convient plus pour poursuivre le transport ou si, pour toute autre raison, un niveau de sécurité suffisant n'est plus assuré (par exemple du fait de la déformation des citernes ou conteneurs, du retournement d'une citerne ou de la présence d'un incendie dans le voisinage immédiat).

Si des marchandises dangereuses de la classe 6.2 sont impliquées, l'obligation de faire rapport s'applique indépendamment des quantités.

Dans un événement impliquant des matières de la classe 7, les critères de perte de produit sont les suivants :

- a) toute libération de matières radioactives à l'extérieur des colis;
- b) exposition conduisant à un dépassement des limites fixées dans les règlements touchant la protection des travailleurs et du public contre les rayonnements ionisants (Tableau II de la Collection Sécurité n° 115 de l'AIEA – "Normes fondamentales internationales de protection contre les rayonnements ionisants et de sûreté des sources de rayonnement");
- c) fait qu'il y a lieu de penser qu'il y a eu une dégradation sensible d'une quelconque fonction assurée par un colis sur le plan de la sécurité (rétention, protec-

tion, protection thermique ou criticité) qui a rendu l'emballage impropre à la poursuite du transport sans mesures de sécurité complémentaires.

NOTA. Voir les prescriptions de 7.5.11 CV33/CW33 (6) pour les envois non livrables.

Il y a "dommage matériel ou dommage à l'environnement", lorsque des marchandises dangereuses, indépendamment de la quantité, se sont répandues et que le montant estimé des dommages dépasse 50 000 EURO. Il n'est pas tenu compte à cette fin des dommages subis par tout moyen de transport directement impliqué contenant des marchandises dangereuses ou par l'infrastructure modale.

Il y a "intervention des autorités" lorsque, dans le cadre de l'événement impliquant des marchandises dangereuses, il y a intervention directe des autorités ou services d'urgence et que l'on a procédé à l'évacuation de personnes ou à la fermeture de voies destinées à la circulation publique (routes/voies ferrées) pendant au moins trois heures en raison du danger présenté par les marchandises dangereuses.

En cas de besoin, l'autorité compétente peut demander des informations supplémentaires."

1.8.5.4 Modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses

Transporteur/Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire communiquant le rapport :		
Adresse :		
Nom de la personne à contacter : N° de téléphone : N° de télécopie :		

(L'autorité compétente enlèvera cette page de couverture avant de transmettre le rapport!)

1. Mode	
<input type="checkbox"/> Rail Numéro du wagon (facultatif)	<input type="checkbox"/> Route Numéro d'immatriculation du véhicule (facultatif)
2. Lieu de l'événement	
<u>Rail</u> <input type="checkbox"/> Gare <input type="checkbox"/> Gare de triage/gare de formation des trains <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement Lieu accompagné du code de pays et du code postal : ou <input type="checkbox"/> Pleine voie désignation de la ligne : kilomètres :	<u>Route</u> <input type="checkbox"/> Agglomération <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement Lieu, accompagné du code de pays et du code postal : ou <input type="checkbox"/> Route dénomination de la route : kilomètres :
3. Topographie	
<input type="checkbox"/> Pente/inclinaison <input type="checkbox"/> Tunnel <input type="checkbox"/> Pont/passage inférieur/ sous-terrain <input type="checkbox"/> Carrefour	
4. Conditions météorologiques particulières	
<input type="checkbox"/> Pluie <input type="checkbox"/> Neige <input type="checkbox"/> Glace <input type="checkbox"/> Brouillard <input type="checkbox"/> Orage <input type="checkbox"/> Tempête Température: ... °C	

5. Description de l'événement

- Déraillement/sortie de route
 Collision
 Renversement/Retournement
 Feu
 Explosion
 Perte
 Défectuosité technique

Autres détails de l'événement :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. Marchandises dangereuses impliquées

N° ONU ⁽¹⁾	Classe	Groupe d'emballage	Quantité estimée de produits perdus (kg ou l) ⁽²⁾	Moyen de rétention ⁽³⁾	Matériau du moyen de rétention	Type de défaut du moyen de rétention ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Indiquer également la dénomination technique dans le cas des marchandises dangereuses relevant d'une rubrique collective à laquelle s'applique la disposition spéciale 274.

⁽²⁾ Pour la classe 7, indiquer les valeurs conformément aux critères énoncés sous 1.8.5.3.

⁽³⁾ Indiquer le numéro approprié

- 1 Emballage
 2 GRV
 3 Grand emballage
 4 Petit conteneur
 5 Wagon
 6 Véhicule
 7 Wagon-citerne
 8 Véhicule-citerne
 9 Wagon-batterie
 10 Véhicule-batterie
 11 Wagon avec citernes amovibles
 12 Citerne démontable
 13 Grand conteneur
 14 Conteneur-citerne
 15 CGEM
 16 Citerne mobile

⁽⁴⁾ Indiquer le numéro approprié

- 1 Perte
 2 Feu
 3 Explosion
 4 Défaut de structure

7. Cause de l'événement (si elle ne fait pas de doute)

- Défectuosité technique
 Sécurité du chargement
 Cause d'exploitation (chemins de fer)
 Autres :

.....

.....

8. Conséquences de l'événement	
<u>Dompage corporel lié aux marchandises dangereuses :</u>	
<input type="checkbox"/>	Morts (nombre:)
<input type="checkbox"/>	Blessés (nombre:)
<u>Perte de produit :</u>	
<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non
<input type="checkbox"/>	Risque imminent de perte de produit
<u>Dompages matériels ou à l'environnement :</u>	
<input type="checkbox"/>	Valeur estimée du dommage •• 50 000 EURO
<input type="checkbox"/>	Valeur estimée du dommage > 50 000 EURO
<u>Intervention des autorités:</u>	
<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Évacuation des personnes pendant au moins trois heures en raison de la présence des marchandises dangereuses
<input type="checkbox"/>	Fermeture des voies de circulation pendant au moins trois heures en raison de la présence des marchandises dangereuses
<input type="checkbox"/>	Non

En cas de besoin, l'autorité compétente peut demander des informations supplémentaires.

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

Sopron, 4-5 septembre 2001

Ces deux groupes se sont réunis pour la dernière fois séparément (l'un après l'autre). Leur fusion, pour devenir le "Groupe d'experts de l'UIC - Transport de marchandises dangereuses" sera effective dès 2002 (v. Bulletin 5/2000, p. 361). Monsieur Stadler (DB Cargo AG) en assurera la présidence et la gérance a été ainsi confiée à DB Cargo. Un règlement intérieur a été établi pour ce nouveau groupe dont le mandat sera notamment d'assurer une collaboration étroite et confidentielle entre les réseaux lors du transport de marchandises dangereuses (gestion de la qualité) et de renforcer la représentation des chemins de fer dans les instances législatives (Réunion commune RID/ADR, Comité et Sous-comité d'experts de l'ONU) pour avoir une influence aussi effective que les lobbies agissant également dans ce secteur (IRU et FIATA notamment).

Groupe d'experts de l'Accord RID

Le groupe a demandé que la prochaine Commission d'experts du RID approuve le point 5 révisé de la Fiche UIC 471-30 dont il est fait référence dans le RID et qui concerne les obligations du transporteur du chapitre 1.4.

Ce groupe a également demandé que la Commission d'experts du RID prie les Etats membres de communiquer

à l'Office central les adresses des autorités et des organismes mandatés par elles qui sont compétentes selon le droit national pour l'application du RID, en fonction de la section 1.8.4 du RID et aux fins de publication par l'Office central.

Il a en outre abordé le problème des particularités nationales entravant l'échange des marchandises dangereuses au niveau international, dans le contexte de la Directive 96/49/CE (Directive-cadre RID).

Dans le cadre de la gestion de la qualité il s'est enquis de la réalisation des vérifications des marchandises dangereuses dans les différents Etats.

Groupe permanent RID de l'UIC

En ce qui concerne l'état d'avancement de la mise en vigueur et de l'application des mesures transitoires du RID restructuré, il ressort que tous les réseaux ont déjà mis en oeuvre les mesures nécessaires pour appliquer le nouveau RID et ont également programmé des cours de formation. Quelques réseaux disposent d'outils informatiques qui permettent de comparer le nouveau et l'ancien RID. A l'heure actuelle les transports sont effectués surtout suivant les conditions du RID 1999. Quelques réseaux ne disposent pas encore de la version restructurée dans leur langue nationale, la traduction étant du ressort de l'autorité compétente. L'on a relevé de manière générale qu'il est prévu que la plupart des envois seront effectués selon la version restructurée à partir du 1er janvier 2002.

Dans le cadre des travaux de la Réunion commune RID/ADR, le groupe s'est déclaré favorable à la création d'un groupe de travail permanent de la Réunion commune sur les normes, tel que proposé par la Suisse et a souhaité y coopérer (v. p. 60).

Il a également approuvé, en tant que solution provisoire, la proposition des Pays-Bas relative au transport et au classement des artifices de divertissement (v. p. 59).

Le groupe a pris connaissance des résultats du groupe de travail de la Réunion commune sur les déclarations des accidents/incidents. Si ces résultats sont approuvés par la Réunion commune les membres du groupe ont été invités à faire part de leur remarque au représentant de l'UIC à la 38ème session de la Commission d'experts du RID (Prague, 19-23.11.2001).

Dans ce contexte de la Commission d'experts du RID, le groupe a pris position sur les quelques documents dont il était saisi.

Au titre des questions diverses, le groupe a été informé sur le développement des exigences en matière de sécurité pour les wagons-citernes. Un groupe de travail TECH 2000, constitué à l'initiative de quelques industries chimiques et auquel ont également participé des exploitants de wagons-citernes, a rédigé un rapport préconisant à certains égards des exigences plus sévères que celles du RID.

Les réseaux ont par ailleurs été invités à fournir des informations sur les autorités compétentes de leur pays qui sont responsables de l'agrément, des contrôles initiaux et périodiques, de l'immatriculation et des ateliers d'entretien agréés pour les wagons-citernes. Dans le cadre de la restructuration des chemins de fer ces informations sont indispensables, également sur la manière dont ces opérations sont effectuées.

Réunion commune RID/ADR

Genève, 10-14 septembre 2001

24 gouvernements et 9 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé à cette session sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège) et la Vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne) qui, par ailleurs, ont tous deux été réélus pour l'année 2002. Elle a été consacrée à l'achèvement des travaux d'harmonisation avec la 12ème édition révisée du Règlement type de l'ONU, à la mise en oeuvre du RID/ADR restructuré (questions restées en suspens), aux questions nouvelles (classification des artifices de divertissement)

et aux citernes, surtout en rapport avec les deux premiers points susmentionnés.

17 documents officiels (sur 28) et 30 documents informels INF (sur 43) ont été traités. L'achèvement des travaux d'harmonisation a fait l'objet d'un groupe de travail ad hoc ayant siégé avant chaque session. Il en est allé de même pour les citernes, mais ce groupe a siégé parallèlement pendant trois jours !

Achèvement des travaux d'harmonisation avec la 12ème édition révisée du Règlement type de l'ONU

A ce titre le représentant de l'OMI a informé que l'amendement 31 au Code IMDG, s'il est adopté l'année prochaine par le Comité de la sécurité maritime, serait prêt pour la mise en vigueur, sur une base volontaire, à partir du 1er janvier 2003 et que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a décidé que le Code IMDG devrait devenir obligatoire en vertu de la Convention SOLAS à partir du 1er janvier 2004.

En ce qui concerne le **placardage (plaques-étiquettes)** des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), des conteneurs-citernes et des citernes mobiles, transportant une ou plusieurs marchandises dangereuses, chaque compartiment devra être latéralement placardé en conséquence, et chaque extrémité devra porter un modèle de chaque plaque-étiquette différente. Pour les wagons/véhicules-citernes et wagons/véhicules-batterie, le placardage aux deux extrémités n'est pas exigé, sauf à l'arrière pour les véhicules en question, étant donné l'importance de ce placardage arrière en cas d'intervention. Il a été suggéré que le Règlement type de l'ONU tienne compte de ce placardage aux extrémités aux fins d'harmonisation entre les modes de transport, car les CGEM, conteneurs-citernes et citernes mobiles sont des engins de transport multimodaux.

La Réunion commune a accepté, non sans réticence, d'aligner les dispositions sur le **marquage des récipients à gaz RID/ADR** (chapitre 6.2) sur celles des récipients à gaz certifiés "ONU". La nécessité d'un tel alignement a été contestée par certaines délégations, notamment en raison de l'inversion "mois/année" en "année/mois" (pour le marquage des épreuves), source de confusion.

En ce qui concerne les **aérosols**, l'étiquetage des risques subsidiaires des classes 6.1 (toxique), 8 (corrosif) et 5.1 (comburant) a été maintenu, en divergence ainsi avec le Règlement type. Les gaz pyrophoriques ont en outre été interdits comme gaz propulseurs et il a été décidé de ne pas tenir compte des matières liquides ou solides comburantes éventuellement contenues, dans la mesure où l'on ne dispose pas de données d'évaluation du risque potentiel ni de critères.

La "**Disposition spéciale 640**" (v. Bulletin 2/2001, p. 27) a été amendée dans ce sens que sa mention dans le document de transport en sera dispensée lorsque le numéro d'identification du danger n'est pas modifié en raison des caractéristiques physiques et techniques, et dans les cas suivants :

- transport en citernes mobiles;
- marchandises emballées selon l'instruction d'emballage générale P001;
- transport dans le type de citerne répondant aux exigences les plus élevées pour un groupe d'emballage donné d'un No ONU donné.

La suppression de cette disposition, à nouveau demandée, a été refusée à une très faible majorité (à 9 contre 8)!

Mise en oeuvre du RID/ADR restructuré

Rapport d'accident/incident (v. Bulletins 2/2001, p. 26 et 3/2001, p. 50 ss.)

Le représentant de l'Allemagne a présenté les résultats obtenus lors de la dernière réunion du groupe (Bonn-Mayence, 30 et 31.8.2001) et qui fait l'objet d'un texte final portant sur la définition et les critères qui conduisent à l'obligation d'un rapport par le transporteur ou son préposé/gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que d'une formule de rapport adoptée par le groupe.

Les représentants du Royaume-Uni et du Portugal ont souligné que le rapport du groupe de travail informel a été soumis sous la forme d'un document informel mis à disposition durant la réunion et qu'ils n'ont donc pas été en mesure de mener à bien les consultations nécessaires dans leurs pays respectifs. Ils ont souhaité reporter l'examen de ce document à une session ultérieure, pour éviter notamment d'avoir à modifier d'ici deux ans les prescriptions adoptées à la présente session au cas où il y aurait des difficultés d'application.

Remarque de l'Office central : le Royaume-Uni était pourtant représenté à toutes les réunions de ce groupe de travail !

Plusieurs délégations ont rappelé que la période transitoire pour l'application de la section 1.8.5 arrivait à échéance le 31 décembre 2002 et qu'il serait nécessaire de disposer de prescriptions plus détaillées pour pouvoir l'appliquer effectivement.

La Réunion commune a décidé d'adopter à la présente session une nouvelle sous-section 1.8.5.3 y relative ainsi qu'un modèle de rapport à utiliser obligatoirement.

Il a été fait remarquer que le modèle de rapport concerne le rapport du transporteur à l'autorité compétente

(1.8.5.1), mais qu'un autre rapport (de l'autorité compétente au secrétariat) est prévu au 1.8.5.2. Le secrétariat de l'OTIF a demandé que ce dernier rapport soit également normalisé.

Certaines délégations ont suggéré que le rapport du transporteur soit transmis par l'autorité compétente au secrétariat. D'autres ont rappelé que le 1.8.5.2 prévoit que ces rapports soient transmis au secrétariat seulement si les autorités compétentes le jugent nécessaire. Le secrétariat a souhaité que l'on définitive les objectifs de la transmission de ces rapports au secrétariat (établissement de statistiques ou analyse des accidents pour en tirer des conclusions en matière de sécurité). Faute de temps, la Réunion commune ne s'est pas prononcée à ce sujet. La discussion pourra être poursuivie ultérieurement dans le cadre de la Réunion commune.

La question des langues à utiliser pour établir ces rapports a également été évoquée. Le secrétariat a suggéré que le rapport du transporteur soit établi dans la langue du pays où a eu lieu l'accident ou dans une autre langue officielle du RID/ADR, mais que le rapport à transmettre au secrétariat devrait être établi dans une des langues officielles de travail du secrétariat concerné (anglais ou français pour la CEE/ONU, allemand ou français pour l'OCTI). Faute de temps, la Réunion commune n'a pas pris de décision à ce sujet. La discussion pourra également être poursuivie ultérieurement dans le cadre de la Réunion commune.

Exigences pour les colis de type C (matières radioactives)

Ces exigences qui figurent dans le Règlement type de l'ONU ont été réintroduites dans le RID/ADR (chapitre 6.4), de tels colis pouvant être utilisés pour le transport terrestre.

Questions nouvelles

Transport et classement d'artifices de divertissement (v. Bulletin 2/2001, p. 26)

Le représentant des Pays-Bas a proposé, aux fins d'améliorer la situation actuelle en ce qui concerne le classement, de créer une disposition spéciale au chapitre 3.3 afin de subordonner l'utilisation du code de classification selon la colonne 3b du Tableau A à l'approbation de l'autorité compétente et de prévoir une mention pertinente dans le document de transport. Etant donné que ce problème de classement est également à l'ordre du jour du Sous-comité d'experts de l'ONU et qu'une solution ne pourra pas être trouvée avant décembre 2002, il a déclaré que sa proposition constituait une solution intermédiaire pour résoudre cette question urgente de sécurité à partir du 1er janvier 2003 déjà pour les modes terrestres.

Afin de pouvoir tenir compte des systèmes de classification existants dans plusieurs pays, le représentant de la Norvège a proposé un texte amendé en conséquence pour cette disposition spéciale, en n'obligeant pas le cas échéant que ce soit le premier pays RID/ADR touché par l'envoi qui doit reconnaître le classement du pays d'origine.

Le représentant de la France a proposé dans ce contexte un texte simplifié qui évite de citer le pays d'origine, étant donné que ces termes peuvent être interprétés comme le pays d'origine du transport (ou de réexpédition à partir d'un port, pour éviter de devoir refaire le classement) au lieu du pays de fabrication. Il a été convenu que l'approbation du classement doit avoir lieu avant le transport.

Le représentant de l'Allemagne a expliqué le système utilisé par l'autorité compétente allemande et comprenant deux parties, à savoir une catégorisation des artifices de divertissement en fonction de critères déterminés et un tableau établi sur la base des essais et contenant divers paramètres et le classement.

La proposition relative à l'approbation du classement a été en principe adoptée et la Réunion commune a accepté le texte tel qu'amendé par le représentant de la France ainsi que l'obligation de mention dans le document de transport.

Le représentant de la France a déclaré que ce problème de classement des artifices de divertissement, pour les envois provenant d'un Etat non membre du RID/ADR ou par voie maritime ou aérienne, n'est pas réglé de manière satisfaisante au niveau des obligations du chapitre 1.4 et qu'il soumettra une proposition y relative.

Remarque de l'Office central

Il en va de même des échantillons d'explosifs, des matières ou préparations de matières autoréactives, des peroxydes organiques ou de leurs préparations.

Citernes

Le groupe de travail ad hoc et la Réunion commune ont notamment :

1. décidé de ne pas intégrer les dispositions du Règlement type de l'ONU sur les CGEM certifiés "ONU" dans les chapitres 4.3 et 6.8 et que ces textes doivent faire l'objet de nouvelles sections aux chapitres 4.2 et 6.7;
2. convenu de renvoyer au titre des "Travaux futurs" la nouvelle formule de calcul de l'épaisseur des parois pour les citernes sphériques;

3. sont "enfin" parvenus à un consensus sur l'utilisation de certains types de "citernes fermées hermétiquement" avec soupapes de dépression (v. Bulletin 2/2001, p. 27).
4. accepté l'utilisation alternative et la hiérarchie pour les citernes normalement réservées au transport d'une seule matière spécifique et soumises à des exigences particulières.

Travaux futurs

L'ordre du jour provisoire suivant a été retenu pour la prochaine Réunion commune (Berne, 18-22.3.2002) :

1. Propositions restées en suspens (et prioritairement les plus anciennes)
2. Harmonisation (pour l'édition 2005 du RID/ADR)
3. Nouvelles propositions
4. Citernes
5. Questions diverses

La Réunion commune a en outre décidé que le groupe de travail sur les citernes ne siégerait pas parallèlement à la Réunion commune, mais la semaine précédente afin de mieux pouvoir préparer son rapport et d'en faciliter l'examen par les délégués de la Réunion commune.

Au titre de la réorganisation des Réunions communes, le Président a vivement souhaité que dans le cadre de l'harmonisation avec les éditions révisées des Recommandations de l'ONU, la Réunion commune dispose de 3 semaines pour cette mise en oeuvre, à savoir pour l'année 2003.

A propos de l'établissement d'un groupe de travail sur les normes (v. Bulletin 2/2001, p. 25), le représentant de la Suisse a déploré que le document qu'il a soumis au sujet de la formation et du mandat d'un tel groupe de travail, n'ait pas pu être traité, car des références à des normes ont été adoptées au cours de la session, sans que l'examen de conformité aux prescriptions du RID/ADR ait été entrepris par la Réunion commune.

Technique

Communautés européennes (CE)

Commission européenne

Bruxelles, 28 septembre 2001

Le Directeur général a eu l'occasion de présenter et de défendre son point de vue - publié ci-dessous - dans le

cadre du Comité relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ("Comité Article 21"). Il s'est avéré que de nombreuses questions demeurent encore en suspens, questions qu'il conviendra de clarifier rapidement, afin que l'OTIF/l'Office central puisse poursuivre avec succès les travaux préliminaires en ce qui concerne la mise en oeuvre des nouveaux Appendices F et G à la COTIF 1999. En vue notamment d'une clarification de ces questions, l'Office central a transmis début octobre une invitation à une réunion qui se tiendra le 5 décembre 2001, à Berne.

"Importance et contenu du droit d'admission de la COTIF à la lumière de la nouvelle législation des CE en matière d'interopérabilité et de sécurité dans le domaine ferroviaire"

Point de vue de l'Office central

1. Il s'agit en particulier du système de chemin de fer conventionnel et de la question de savoir si le système COTIF conformément aux nouveaux Appendices F (RU APTU) et G (RU ATMF) concurrence le système des CE dans ce domaine de réglementation, respectivement ce qui peut être fait pour que le système COTIF soit un complément au droit communautaire n'allant pas à son encontre et créant une utilité supplémentaire avec une application dans toute l'aire d'application de la COTIF.
2. A l'époque des "décisions de Vilnius", qui ont donné naissance à la COTIF 1999, il n'existait pas encore de conception pleinement élaborée quant au contenu et au maniement du nouveau droit d'admission. Du côté des CE, il n'était pas non plus aussi clair qu'aujourd'hui, quelle forme prendrait leur "nouvelle maison" pour le domaine ferroviaire. Maintenant, les conditions sont cependant meilleures pour juger sur la base d'un état de traitement suffisamment avancé et de tracer un chemin commun pour la suite des travaux.
3. La **position de la Commission européenne** peut être résumée comme suit :
 - La législation des CE dans le domaine ferroviaire représente un large édifice juridique pour les chemins de fer dans l'aire d'application du droit communautaire, qui ne nécessite aucun complément et ne peut tolérer, à ses côtés, aucune législation concurrentielle.
 - Le droit d'admission de la COTIF est ainsi inutile dans l'aire des Etats membres des CE et des Etats candidats ainsi que de l'EEE.
4. A cette vue, l'**Office central** oppose sa **position** qui essaie de tenir compte du mandat de Vilnius et des intérêts de tous les Etats membres de l'OTIF, sans mettre en question l'importance décisive du droit communautaire.
 - Commencer le traitement des Annexes 1-8 des RU APTU dès maintenant est considéré comme importun, étant donné que cela pourrait entraîner des doublons et une confusion.
 - En fait, les Appendices F et G à la COTIF 1999 devraient être révisés dès à présent et être harmonisés avec le droit communautaire conformément à son état actuel.
 - En revanche, le rôle de l'OTIF respectivement de la COTIF en tant que "courroie de transmission" au-delà des Etats membres des CE - en principe sans limite géographique, en priorité avec vue sur les Etats membres restants de l'OSJD - n'est pas mis en question. Les autres réglementations de la COTIF également, outre le droit d'admission, ne sont actuellement pas mises en question, bien que certaines questions s'y posent. Un besoin d'adaptation occasionnel se dessine également.
 - La consistance et le poids du nouvel édifice juridique des CE est incontesté. Il n'existe pas la moindre intention de créer un droit concurrentiel. Le monde ferroviaire européen sera de plus en plus déterminé par le droit communautaire.
 - L'objet de la COTIF dans la teneur du Protocole de Vilnius est de continuer à créer un cadre généralement contraignant, ouvert à tous les Etats intéressés, avec une vue extensive sur les besoins d'une réglementation consistante du trafic international ferroviaire dans le sens du processus de réforme ferroviaire européen. Ce cadre, notamment en ce qui concerne les nouveaux Appendices F et G à la COTIF, est conçu de manière suffisamment souple et peut également être développé pour être axé de manière complémentaire sur les besoins d'application pratiques dans l'ensemble des Etats membres de l'OTIF, le système des CE constituant la base. Il n'y a aucun danger de ne pas y parvenir. La CE peut influencer ce qui se fait au moyen des instruments juridiques ancrés dans la COTIF et de son rôle clef effectif au sein de la Commission d'experts techniques prévue de l'OTIF.
 - Jusqu'à ce qu'elle soit pleinement meublée et utilisable, la "maison CE" a elle aussi besoin d'instruments de mise en oeuvre axés sur

- l'application et mûris à partir d'une expérience pratique. Cela appelle une participation compétente de nombreuses personnes à un processus qui ne peut pas uniquement se dérouler du haut vers le bas. Le programme de l'OTIF, qui prévoit le traitement des Annexes APTU en étroite relation avec les procédures d'admission appliquées par les autorités nationales parallèlement au traitement des STI relatives au chemin de fer conventionnel et au droit d'admission de la CE, a, par conséquent, certainement un sens.
- Il s'agit en effet d'un traitement partant du bas vers le haut, clairement axé sur une application pratique directe. L'expérience des chemins de fer est pleinement mise à profit, afin de la mettre au service d'un large consensus qui est centré sur la sécurité de l'exploitation.
 - Il convient de signaler que les Etats membres gardent une responsabilité pour la mise en service/l'admission du matériel ferroviaire. Une harmonisation doit également être assurée dans le cadre des procédures et des règles qui y sont liées; si tel n'est pas le cas, il sera impossible de parvenir, dans la pratique, à une interopérabilité. L'OTIF peut apporter une contribution précieuse à cet égard.
 - Une démarche de l'OTIF dans ce sens est considérée, comme étant judicieuse tant par l'UIC que par l'AEIF, en ce qui concerne leur programme relatif aux STI des chemins de fer conventionnels. Il n'y a pour la Commission européenne, aucun risque d'une réglementation concurrentielle. Les STI sont présumées sans restriction comme base, conformément à l'accord du 4 mai 2000 entre la Commission européenne, l'OTIF, la CCFE et l'UIC. La démarche de l'OTIF est axée sur une importante utilité supplémentaire. La Commission ne participe pas au financement de ce travail. Elle participe d'autant plus aux profits prévisibles.
 - Ces profits prévisibles découlent, outre de la mobilisation des expériences en vue d'une exploitation ferroviaire sûre, en particulier également de la possibilité d'introduire dans le processus de traitement des Annexes APTU déjà entamé, les expériences actuelles et les besoins des autorités de surveillance ferroviaire, et ce dans l'ensemble de la sphère de l'OTIF. Ainsi, tous les Etats intéressés peuvent dès maintenant avoir accès et il est possible de définir les besoins relatifs à la sous-jacente requise pour pouvoir appliquer le système de la COTIF dans une large sphère.
 - Il serait, sous cet aspect, justement peu opportun de reporter le programme prévu de l'OTIF. Cela aurait pour conséquence une perte non voulue d'image et de légitimation de l'OTIF, étant donné que le rôle de l'OTIF respectivement du système d'admission COTIF en tant que "courroie de transmission" au-delà du domaine d'application du droit communautaire n'est, en principe, pas mis en question.
 - Il est également possible d'obtenir un gain de temps. Une démarche parallèle et itérative de l'OTIF à côté du traitement des STI relatives au chemin de fer conventionnel peut aider à raccourcir et à faciliter la période de transition non négligeable jusqu'à la transposition de l'édifice juridique de la CE.

5. Conclusion

L'Office central plaide en faveur d'une démarche qui consiste à pouvoir réaliser le programme sur la base d'un concept révisé avec la Commission européenne et à reporter l'évaluation quant à la question de savoir dans quelle mesure le droit d'admission COTIF devrait être adapté en vue d'une application univoque et utile à tous, jusqu'à ce que

- la COTIF 1999 soit entrée en vigueur,
- lorsque les travaux de part et d'autre auront atteint un stade suffisamment détaillé permettant d'évaluer mieux qu'aujourd'hui quelles adaptations seront réellement appropriées et nécessaires."

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail du transport combiné

Genève, 3-5 septembre 2001

Le Groupe de travail du transport combiné (WP.24) a tenu sa 36ème session à Genève du 3 au 5 septembre 2001. Le 4 septembre était consacré à une visite du tunnel de base du Lötschberg.

L'OTIF était représentée le 5 septembre par un observateur.

En ce qui concerne l'OTIF, il convient notamment de retenir le fait que le WP.24 a renouvelé le mandat du Groupe d'experts particulier qui traite de la possibilité d'une harmonisation des régimes de responsabilité pour le transport combiné. Le WP.24 était conscient du fait qu'actuellement, les problèmes consistent moins à présenter des possibilités de solutions juridiques sous forme d'un éventuel projet de convention - un tel projet pourrait être relativement vite préparé et soumis à discussion - mais plutôt à équilibrer les nombreux intérêts contradictoires de l'économie, mais aussi des différentes organisations internationales.

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

34ème session

Vienne, 25 juin-13 juillet 2001

Le premier point matériel de l'ordre du jour traité par la Commission était le projet d'une convention portant sur la cession de créances en commerce international (Draft Convention on the Assignment of Receivables in international Trade). L'Office central était représenté, en tant qu'observateur, lors du traitement de ce point de l'ordre du jour les 25 et 26 juin. L'OTIF a attiré l'attention sur des recoupements possibles entre la Convention CNUDCI et la Convention UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. La Commission disposait des prises de position écrites de l'UNIDROIT et de l'OTIF à ce sujet. Il a été possible de trouver une version de l'article 38 du projet de Convention UNIDROIT tenant compte des intérêts des deux organisations.

En outre, le fait que la Commission a décidé de créer un groupe de travail qui se penchera sur le problème d'une future convention ou d'un autre instrument juridique dans le domaine des transports maritimes et des activités connexes présente un intérêt particulier pour les lecteurs de ce Bulletin. Il s'agit notamment du futur champ d'application d'un tel instrument, de la durée de la responsabilité du transporteur, de ses obligations, de sa responsabilité quant au fond, en outre des obligations de l'expéditeur ou du commissionnaire, des documents de transport, du paiement du fret, de la remise au destinataire, du droit des parties intéressées de pouvoir disposer de la marchandise pendant le transport, du transfert de droits concernant la marchandise, de la légitimation active d'action et de la prescription d'actions contre le transporteur. La première session de ce groupe de travail devrait avoir lieu au mois d'avril 2002 à New York.

Par ailleurs, les résultats de la 34ème session de la CNUDCI sont disponibles sur le site Internet de la CNUDCI.

Jurisprudence

Cour de Cassation de France

Arrêt du 11 janvier 2000

La grève des cheminots peut constituer, pour le chemin de fer, un cas de force majeure exonératoire.

Cf. articles 1148 du Code civil et 104 du Code de commerce¹

La Cour de Cassation s'est prononcée en ce sens, sur le pourvoi formé par les sociétés automobiles Peugeot et Citroën contre l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris (1^{ère} ch. civ. A), le 29 avril 1997. Par arrêt rendu le 11 janvier 2000, elle a rejeté ce pourvoi (Cass. soc., 11.1.2000).

Ainsi, la Cour de Cassation a confirmé que la SNCF est fondée à invoquer la force majeure et qu'en conséquence elle n'est pas responsable des préjudices causés à ses clients par la grève de ses salariés.

A l'appui de sa décision, elle déclare

“... Attendu, d'abord qu'il résulte des constatations des juges du fond que la grève avait été déclenchée, non pas pour soutenir les revendications concernant directement la SNCF, mais pour contester les projets du Gouvernement concernant le régime de la sécurité sociale et ses répercussions sur le régime spécial de retraite des chemi-

¹ “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'événement. En effet, l'article 36, § 2 des RU CIM (‘circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier’) ne retient que le critère de l'insurmontabilité de l'événement, le critère de l'imprévisibilité n'y figure pas.” - v. Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur, 1998, à jour au 28 juin 2000 (9, 2000).

Il n'appartient pas au Secrétariat de l'OTIF de porter un jugement critique sur cet arrêt basé sur le droit national. Voir toutefois l'article de M. Tilche “Grève ferroviaire. Libératoire et licite” dans le Bulletin des transports et de la logistique, n° 2834/2000, p. 102/103.

nots; qu'après avoir relevé que la maîtrise de ces projets échappait à la SNCF, qui n'avait pas la possibilité de négocier avec les grévistes, ni de satisfaire leurs revendications, la Cour d'Appel a pu retenir l'existence d'un fait extérieur à la SNCF susceptible de caractériser la force majeure;

Attendu, ensuite, que la Cour d'Appel, qui a procédé à la recherche invoquée, a constaté que nul ne pouvait prévoir, au moment où le préavis de grève a été déposé, que le mouvement durerait plus d'un mois et paralyserait aussi bien l'entreprise que la vie économique du pays tout entier; qu'elle a pu en déduire que, même au moment où des prises en charge avaient été effectuées postérieurement au déclenchement de la grève, l'ampleur et la durée de celle-ci présentaient un caractère imprévisible;

Attendu, enfin, que la Cour d'Appel a pu admettre le caractère irrésistible de la grève, en relevant que la réquisition était impossible en raison des menaces qu'elle aurait fait peser sur la cohésion sociale, que le recours à une procédure judiciaire d'expulsion était purement illusoire, que le recours à un personnel de remplacement était techniquement interdit en raison de la spécificité du matériel ferroviaire, que l'organisation d'un transport routier de substitution, eu égard au nombre de véhicules en cause, n'aurait pas permis de pallier les effets de la grève."

(Tiré de : Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur, 1998, à jour au 28.6.2000 (9, 2000))

Cour de Cassation de France

Arrêt du 26 avril 2000

Le blocage des circulations ferroviaires par les manifestations d'agriculteurs ne constitue pas un cas de force majeure lorsque le caractère insurmontable de ces circonstances extérieures n'est pas démontré (impossibilité d'obvier à leurs conséquences).

Cf. articles 1148 du Code civil et 103 et 104 du Code de commerce ¹

Par contrats des 4 et 7 juillet 1992, des expéditeurs chargent la SNCF d'acheminer des fruits et légumes, de Nî-

¹ Une disposition comparable se trouve à l'article 36, § 2 des RU 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 - v. Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur, 9, 1999.

mes à Rungis, selon le régime "fretexpress". Prétendant que des retards de livraison ont provoqué la perte des périssables, les chargeurs assignent la SNCF. Pour l'envoi du 4, ils obtiennent satisfaction, mais pas pour celui du 7 juillet.

Tout le monde forme pourvoi, principal pour les producteurs de fruits, incident pour la SNCF.

1. Expédition du 4 juillet :

A l'appui de ses dires, le chemin de fer soulève trois moyens : la Cour d'Appel a dénaturé l'article 5-4-1 des Conditions générales de vente en retenant le caractère direct de la liaison et donc une livraison prévue pour le lendemain de la remise. Par ailleurs, les Conditions prévoient des délais, hors jours non ouvrables - sans distinguer livraison et transport -, alors que les juges du fond n'ont pas tenu compte de cette exclusion pour le temps d'acheminement. Enfin, le Rail invoque les manifestations d'agriculteurs ayant bloqué les trains de marchandises et voyageurs, sans compter celles des routiers (consécutives au décret "permis à points") rendant aléatoires tout transfert par ce mode.

Petit arrêt sur image, le contentieux ferroviaire n'étant pas si fréquent ...

Transporteur terrestre, la SNCF est soumise aux règles de base du Code de commerce (art. 103 et 104), tout comme le voiturier : présumée responsable des pertes et avaries, elle ne peut s'exonérer de sa responsabilité que par preuve d'un vice propre, d'une faute de l'ayant droit ou d'un cas de force majeure. Quant au retard, elle en répond sauf cas fortuit ou clause d'irresponsabilité pour certains envois (transports exceptionnels).

Pour le reste, ses relations avec la clientèle sont soumises aux Conditions générales de vente (le Sernam relevant, en tant que de besoin, du contrat type messagerie).

Ces Conditions offrent le choix entre plusieurs services avec des délais spécifiques : fretchrono (réservé à certaines catégories d'envois par trains spécialisés : chronofroid, p. ex.), fretexpress, fret rapide et freteco applicables aux autres expéditions. Le chargeur choisit son régime en adhérant purement et simplement aux Conditions générales de vente, mention en étant faite sur le contrat de transport.

Pour ces services, les délais peuvent être binômes : acheminement proprement dit (déplacement de gare à gare) + éventuellement, enlèvement et livraison à

domicile (ou livraison différée etc.), la SNCF répondant du “total”.

En “fretexpress”, le délai de base démarre un jour A (acceptation au transport), la mise à disposition du destinataire intervenant le lendemain (jour B) ou le surlendemain C, selon la relation. Conformément aux conditions, il s’entend “jours non ouvrables non compris (à savoir, les dimanches et jours de fêtes légales)” augmenté, le cas échéant, des délais supplémentaires.

Pour la SNCF, la Cour d’Appel avait admis à tort que l’exclusion des jours non ouvrables ne concernait pas le transport. Si l’on suivait son raisonnement, la remise avait eu lieu le 4 mais le 5 étant “férié”, le transport démarrait le 6 et la mise à disposition, effectuée le 7, se trouvait donc dans les temps.

La Cour de Cassation considère que la relation était directe, d’où une livraison prévue pour le lendemain, sauf jour non ouvrable. Interprétant la clause litigieuse, elle considère que l’envoi ayant été fait samedi 4, la mise à disposition intervenait, normalement, le 5, non ouvrable, ce qui la repoussait au 6, alors qu’elle n’avait eu lieu que le 7 et donc avec retard.

Quant à la force majeure, elle est exclue, les manifestations étant connues de tous et donc prévisibles, leur caractère insurmontable n’était pas établi :

“Attendu que la SNCF reproche à l’arrêt attaqué de l’avoir condamnée à réparer le préjudice subi par les expéditeurs à la suite de la perte de la marchandise, expédiée le 4 juillet 1992, alors, selon le pourvoi, d’une part, que les Conditions générales de vente, dans leur article 5-4-1, stipulent qu’en régime “fretexpress”, l’envoi est mis à disposition du destinataire le lendemain (jour B) ou le surlendemain (jour C) selon la relation et que la relation Nîmes-Rungis relève, en l’espèce, d’un engagement contractuel jour A jour C; qu’en déduisant du caractère direct de la liaison entre Nîmes et Paris que la SNCF devait livrer le jour B, la Cour d’Appel a ajouté au contrat une stipulation qu’il ne comportait pas, le dénaturant et violant l’article 1134 du Code civil; alors, d’autre part, que l’article 5-4-1, des Conditions générales prévoit que les délais de livraison s’entendent jours non ouvrables non compris, sans distinguer entre jours de livraison et jours de transport; qu’en énonçant que l’exclusion des jours non ouvrables ne concernait pas les jours d’acheminement, la Cour d’Appel a dénaturé les Conditions générales de vente et violé l’article 1134 du Code civil; et alors, enfin, que les perturbations ayant affecté l’expédi-

tion du samedi 4 juillet résultaient exclusivement du fait nouveau de l’action violente et soudaine d’agriculteurs, arboriculteurs notamment, qui avaient provoqué le blocage des circulations ferroviaires, voyageurs comme marchandises en particulier dans la vallée du Rhône; que ce blocage et ces perturbations étaient intervenus de façon totalement irrésistible et imprévisible postérieurement au départ du train de l’expédition du 4 juillet 1992, indépendamment et en sus de la grève des routiers qui ne bloquaient jusque là que les routes; que ce blocage et ces perturbations des circulations ferroviaires étaient parfaitement avérés et résultaient des nombreuses pièces et attestations versées régulièrement au dossier par la SNCF; que ces manifestations d’agriculteurs ne pouvaient donc en aucune façon être qualifiées par la Cour d’Appel de “circonstances extérieures connues de tous” particulièrement lors de l’acceptation au transport de la première expédition du 4 juillet 1992; que la Cour d’Appel ne pouvait pas non plus considérer que “c’est en raison de ces circonstances que les intimés avaient confié ce transport, alors que les perturbations ferroviaires ne sont intervenues qu’après acceptation de l’expédition du 4 juillet 1992; que le caractère totalement irrésistible et insurmontable des blocages des circulations ferroviaires en faisait indiscutablement un cas de force majeure pour la SNCF, la Cour d’Appel ne pouvait que relever et constater en l’espèce; que faute d’en avoir décidé ainsi, l’arrêt a violé l’article 1148 du Code civil;

Mais attendu, en premier lieu, que la Cour d’Appel par une interprétation que l’ambiguïté de l’article 5-4-1 des Conditions générales du contrat de transport “fretexpress” rendait nécessaire, a estimé que le trajet Nîmes-Rungis est une relation directe et qu’en conséquence la SNCF était tenue de livrer la marchandise le lendemain de l’acceptation du transport, sauf jour non ouvrable;

Attendu, en second lieu, que c’est dans son pouvoir souverain d’appréciation des éléments de preuve qui lui étaient soumis que la Cour d’Appel a estimé que les circonstances extérieures invoquées par la SNCF du fait de sa responsabilité du fait du retard de livraison étaient connues de tous et que leur caractère insurmontable n’était pas démontré, ce dont il résulte qu’elles ne constituaient pas un cas de force majeure.”

2. Expédition du 7 juillet :

Pour rejeter la demande des chargeurs, la Cour d’Appel avait retenu que l’envoi, remis le 7 à la SNCF était, effectivement parvenu à destination le

lendemain à 19 h 30. Malgré l'heure tardive, il avait été mis à disposition des destinataires dans les délais. Connaissant le caractère périssable des produits et l'imminence de leur arrivée, il leur appartenait donc de faire le nécessaire pour prendre livraison.

Dans leur pourvoi, les chargeurs considéraient que le Rail avait manqué à son devoir de conseil en acceptant de faire voyager la marchandise dans des wagons impropres et en n'avisant pas les destinataires de l'arrivée.

La décision est cassée : la livraison, au sens juridique, étant intervenue le 9, aux dires non contestés des expéditeurs, la Cour d'Appel, en retenant que la marchandise avait été mise à disposition le 8, a méconnu l'objet du litige et violé l'article 4 du Nouveau code de la procédure civile. Sur ce point, l'affaire est renvoyée devant la Cour de Montpellier.

(Tiré de : Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2847 du 15.5.2000, p. 368/369)

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Oslo, 20/21 septembre 2001

La troisième et dernière réunion de l'année en cours s'est tenue sur invitation de l'organe de surveillance ferroviaire norvégien. Celui-ci n'a été créé qu'en 1996, mais est déjà à nouveau modifié, dans la mesure où l'évaluation des accidents fera partie d'une autorité indépendante qui - comme en Suède - sera compétente pour différents domaines de risque.

L'un des principaux sujets était à nouveau la directive UE prévue concernant la sécurité du chemin de fer, différents contacts d'experts - y compris de l'UIC - ayant eu lieu depuis la réunion précédente à Bruxelles ainsi qu'un certain nombre de prises de position des différents organismes de surveillance adressées à la Commission de Bruxelles ayant été échangées parmi les membres de l'ILGGRI. La discussion a été élargie dans la mesure où des conceptions concrètes de la Commission en ce qui concerne l'agence ferroviaire européenne prévue étaient disponibles.

Dans le sens d'un échange d'idées et d'une coordination adaptée aux différents niveaux, trois domaines ont été abordés, qui finalement sont tous liés à la question du

futur rôle des autorités de surveillance nationales au sein du nouveau système UE :

- admission réciproquement reconnaissable de matériel roulant destiné au trafic transfrontalier (par exemple Allemagne/Danemark);
- certificats de sécurité harmonisés (concept du Royaume-Uni);
- situation en ce qui concerne les organismes notifiés dans le domaine ferroviaire (résultat d'une enquête de l'ILGGRI).

Eu égard au droit d'admission de la COTIF, la position et l'attitude des autorités de surveillance est bien entendu d'une grande importance. Dans la mesure où des compétences demeurent auprès des autorités nationales, qui finalement peuvent varier en fonction du mandat de l'autorité et de l'intégration dans la législation nationale, il existe également de la place pour le droit d'admission COTIF outre le système UE, dans le sens d'une concrétisation et d'une instrumentalisation répondant aux besoins des utilisateurs. Sous cet aspect, le Directeur général a présenté aux participants à la réunion la dernière version d'un concept relatif à la mise en oeuvre des Appendices F (RU APTU) et G (RU ATMF) à la COTIF 1999. Il a attiré l'attention sur le fait qu'il existe encore des divergences de vue entre l'Office central et les personnes compétentes de la Commission européenne. Cela s'est clairement exprimé à l'occasion d'une rencontre le 11 septembre à Bruxelles. La discussion au sein de l'ILGGRI a permis de formuler avec encore davantage de précision l'ensemble de la problématique d'une démarche accordée entre l'Office central et la Commission.

Bibliographie

Alléret Marc, *Transports internationaux ferroviaires*, Juris-Classeur commercial, fascicules 687 (9,2000), 690 (9, 2000) et 691 (3, 2001)

Le fascicule 687 constitue la suite du commentaire des Règles uniformes CIM (RU CIM) paru dans les fascicules 682 à 686 (v. Bulletin 2/2000, p. 190); il se réfère aux quatre Annexes aux RU CIM dans le système de la COTIF en vigueur actuellement.

Dans la partie relative au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (**RID**), le commentaire traite de l'origine et du développement du RID, de sa nature juridique et de sa structure. La classification existante des marchandises dange-

reuses est également présentée. L'attention est attirée sur les particularités dans le cadre de transports complémentaires fer-mer de marchandises dangereuses, notamment par ferry-boats, et les problèmes juridiques qui y sont liés.

Les explications relatives à la responsabilité dans des cas particuliers, p. ex. des indications incomplètes sur la marchandise transportée ou un emballage défectueux sont d'un intérêt particulier pour l'utilisateur; ces cas sont illustrés par de nombreux exemples tirés de la jurisprudence.

Après un aperçu historique et des remarques générales sur la nature juridique du Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (**RIP**) et vu l'importance des wagons de particuliers, la nature du contrat d'immatriculation est analysée et expliquée. Par la suite, les différentes dispositions du RIP sont également analysées, une importance particulière étant accordée aux dispositions relatives à la responsabilité. Un grand nombre de cas juridiques, notamment de la jurisprudence française, est également cité. Dans le cadre de la comparaison avec le droit national français, la différence au niveau des délais de prescription (Code de commerce français : délai de prescription de dix ans pour le droit d'action du titulaire à l'encontre du chemin de fer immatriculateur en cas de perte ou d'avarie du wagon; RIP : délai de prescription de trois ans tant pour le droit d'action du titulaire que pour celui du chemin de fer, v. art. 12, § 7) est particulièrement soulignée.

Les commentaires relatifs au Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (**RICo**) et le Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (**RIEx**) suivent la même systématique que les commentaires relatifs au RID et au RIP. Il est expliqué à partir de la jurisprudence internationale, que les conteneurs sont considérés, selon qu'ils sont transportés à vide ou chargés, comme une marchandise ou comme un emballage particulier; de cette façon, ils ne peuvent pas être assimilés aux wagons de particuliers.

Les fascicules 690 et 691 sont consacrés au commentaire relatif aux Règles uniformes **CIV** (RU CIV). Comme dans le fascicule précédent, l'historique des RU CIV, notamment des dispositions relatives à la responsabilité, les principaux aspects et la nature juridique de la réglementation en tant que droit contraignant, sont présentés dans le cadre de remarques générales précédant le commentaire proprement dit.

L'auteur ne se limite pas à des explications théoriques des conditions à remplir en vue de l'application des RU CIV. Il fournit également des indications concrètes au sujet de l'application respectivement de la non application des RU CIV sur des parcours entre la France et ses Etats voisins.

Il soumet à une analyse critique certaines dispositions des tarifs applicables sous l'aspect des exceptions au champ d'application prévues à l'article 2 des RU CIV.

Eu égard aux renvois des RU CIV au droit national dans le domaine de la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, les explications concernant la situation juridique des ayants-droit en France sont d'un intérêt particulier. Différentes indications sur des réglementations correspondantes dans certains autres Etats s'y ajoutent, notamment eu égard à la limitation des dommages-intérêts.

Dans les cas où les RU CIV laissent aux tarifs internationaux le soin de régler certaines questions, les dispositions pertinentes du Tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages (TCV) sont mentionnées.

Dans le cadre des explications relatives au transport des bagages, l'auteur ne manque pas d'attirer l'attention sur le parallélisme, mais aussi - dans certains cas particuliers - sur les différences avec les RU CIM. Le transport de véhicules accompagnés est expressément traité.

Il est indubitablement approprié que le commentaire tienne déjà compte de la nouvelle COTIF qui devrait entrer en vigueur dans deux à trois ans, en mentionnant les principales modifications.

Avec les présents fascicules, le commentaire des Règles uniformes en vigueur est achevé. Les nouveaux Appendices à la COTIF, qui ont été adoptés dans le cadre du Protocole de Vilnius, ne sont provisoirement mentionnés que de manière générale, sous forme de feuillets de mise à jour des fascicules 680 (6, 2000) et 685 (9, 2000). L'on peut espérer que ce commentaire exceptionnel en langue française, élaboré avec une profonde connaissance de la matière et avec un soin particulier, trouvera une suite - également après l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius -, d'autant plus qu'il s'agit probablement de l'unique commentaire complet moderne dans l'espace linguistique français. Il constitue toujours un outil de travail précieux et indispensable pour tous les juristes qui traitent des questions relatives au droit de transport international ferroviaire.

Bidinger Helmut, *Personenbeförderungsrecht* (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, livraison 1/01, état juin 2001, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

Le commentaire de la loi sur le transport des voyageurs, dont le développement est suivi depuis des années dans cette rubrique, est à nouveau mis à jour suite à la livraison 3/00 (v. Bulletin 1/2001, p. 18/19). Les principales modifications peuvent être résumées comme suit :

- Modification du § 54 de la loi sur le transport des voyageurs avec effet au 16 janvier 2001. La possibilité a été introduite que le Gouvernement du Land confie la surveillance technique à d'autres organismes.
- Modification des prescriptions de la loi sur le transport des voyageurs en ce qui concerne la réglementation des taxes (§ 56) et les infractions (§ 61) par la loi portant modification de la loi relative à la circulation routière et d'autres prescriptions du droit relatif à la circulation routière du 19 mars 2001.
- Effet de la loi relative à la réforme des prescriptions du droit relatif aux épidémies du 20 juillet 2000 sur l'ordonnance relative à l'exploitation des entreprises de services automobiles en trafic voyageurs. La prescription relative au comportement du personnel de conduite (§ 9) a été adaptée depuis le 1er janvier 2001.

Ces modifications des réglementations légales ont d'une part été prises en considération dans la partie du texte, et ont d'autre part conduit l'auteur à un nouveau commentaire des prescriptions concernées.

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, continue donc à répondre à son objectif de constituer un "garant pour un commentaire fondé et proche de la pratique du droit de transport des voyageurs".

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinhard Th., Demuth Klaus, *Praxishandbuch Transportrecht* (Manuel pratique du droit de transport), 2ème livraison complémentaire, Etat : janvier 2001, Editions C.H. Beck, Munich, ISBN 3-406-43892-X, Ouvrage de base (classeur à feuillets mobiles en lin, 626 pages) auquel est intégré la 2ème livraison complémentaire (176 pages) DM 168.-

Le manuel paru sous forme de feuillets mobiles au printemps 1999 (v. Bulletin 3/1999, p. 126) se fixe pour objectif de donner, de manière claire et ordonnée, des solutions justes, conformément aux prescriptions juridiques en vigueur, à toutes les questions matérielles importantes qui se posent en matière de transport de marchandises. La structure ordonnée ainsi que des exemples issus de la

pratique facilitent les décisions quotidiennes dans le cadre : de négociations concernant des opérations de transport, de contrats avec des commettants et des entreprises sous-traitantes, de la conclusion de contrats d'assurance, de l'examen des autorisations nécessaires, de l'assurance des droits de remboursement des frais et de dommages-intérêts ainsi que d'autres questions juridiques.

La deuxième livraison complémentaire comporte - comme cela a été annoncé lors de la première livraison complémentaire (v. Bulletin 3/2000, p. 284/285) - les explications relatives au droit de l'entreposage et aux conditions générales des transitaires allemands (ADSp) qui font encore partie de l'ouvrage de base. Dans les remarques préliminaires au commentaire des ADSp sont tout d'abord présentés l'historique et notamment les considérations qui ont joué un rôle lors du remaniement des ADSp en relation avec la réforme du droit de transport allemand. Les solutions d'assurance prévues dans l'ancien et dans le nouveau système sont comparées et examinées de manière critique. Il est souligné que contrairement aux conditions générales usuelles, qui ont été établies unilatéralement par l'utilisateur, les ADSp ont été négociées et établies conjointement par les associations des différents acteurs du marché. Elles jouissent, en tant que telles, d'une prise en compte particulière dans la jurisprudence. Cela ressort des nombreuses affaires juridiques citées. Les prescriptions des ADSp sont commentées en détail sur plus de 70 pages. Il est renvoyé occasionnellement à des ouvrages de commentaire.

Par ailleurs, est ajoutée en tant que partie supplémentaire du manuel une présentation des problèmes juridiques liés au maniement de palettes. Il est constaté que jusqu'à présent aucun système juridiquement complet n'a encore été développé pour la réglementation du transport/de l'échange de palettes. Plusieurs dispositions du Code civil et du Code de commerce allemand, auxquelles il est possible d'avoir recours, sont mentionnées. Les formes d'échange de palettes les plus fréquentes sont énumérées et brièvement décrites. Finalement, l'auteur de cette partie, l'avocat Jürgen Knorre, a formulé "dix commandements pour un échange de palettes dans un esprit de partenariat" en tant que recommandation destinée aux praticiens.

L'appendice avec les textes est, en partie, mis à jour et, en partie, complété avec cette livraison complémentaire.

Le manuel s'adresse à des avocats, des entreprises de transport, des assurances et à toutes les personnes qui traitent des questions relevant du droit de transport. Il peut être constaté qu'il répond à son objectif, puisqu'il livre des réponses, du point de vue juridique, à de nombreuses questions de la pratique.

Schackmar Rainer, *Die Lieferpflicht des Verkäufers in internationalen Kaufverträgen* (L'obligation de livrer dans le cadre de contrats de vente internationaux), Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich, 2001, 237 pages, ISBN 3 503 058389

Le présent ouvrage est basé sur la dissertation présentée par l'auteur au cours du semestre d'hiver 1999/2000 à la Faculté de Droit de l'Université de Bielefeld. L'auteur donne tout d'abord un aperçu de l'importance de la Convention des Nations Unies sur la vente internationale de marchandises à partir de chiffres sur les opérations d'importation et d'exportation concernant la République fédérale d'Allemagne. Il présente ensuite les bases historiques du droit international relatif aux achats de marchandises et les efforts entrepris depuis les années 1920 en vue de son uniformisation.

Un chapitre volumineux traite des sources juridiques et de leurs relations réciproques. Dans ce contexte, l'attention est, à juste titre, attirée sur le fait que les dispositions légales supplétives de la Convention des Nations Unies sur la vente internationale de marchandises ne sont applicables qu'en absence d'accord conclu par les parties au contrat, de conditions générales, d'us et coutumes. La classification des Incoterms dans cet ensemble de sources juridiques pose problèmes, même si les Incoterms constituent les clauses commerciales les plus utilisées, avec lesquelles les entreprises définissent de plus près leurs obligations dans le cadre de livraisons internationales. La question de savoir quel rang occupent les explications du "Guide des Incoterms" de la Chambre de commerce internationale (CCI) revêt une importance particulière.

Dans ce contexte, l'auteur différencie entre deux cas, à savoir :

1. le cas où les parties au contrat ajoutent dans leur contrat à la clause convenue prévue au catalogue des Incoterms le terme "Incoterms" et
2. le cas où les parties au contrat conviennent d'une clause prévue au catalogue des Incoterms, sans toutefois mentionner cette réglementation.

Dans le premier cas, les explications du "Guide CCI des Incoterms" sont déterminantes pour le contenu de la clause convenue, étant donné que le renvoi aux Incoterms permet de supposer que les deux parties partent de l'idée que les explications du "Guide CCI des Incoterms" doivent être déterminantes en ce qui concerne leurs obligations.

En revanche, lorsque les parties au contrat ne mentionnent pas les réglementations des Incoterms, la raison de l'applicabilité des explications du "Guide CCI des Inco-

terms" repose sur des us internationaux conformément à l'article 9, par. 2 de la Convention des Nations Unies relative au droit de vente.

Etant donné que dans la pratique, le contenu de l'obligation du vendeur de livrer prévue dans les contrats de ventes internationaux n'est pas suffisamment connu et cause de nombreux problèmes, les différents éléments de l'obligation de livrer ainsi que d'autres obligations du vendeur liées à l'obligation de livrer sont examinées de manière détaillée en fonction de l'applicabilité de la Convention des Nations Unies sur la vente internationale de marchandises ou des différents Incoterms.

En raison de l'importance économique accrue et de l'importance des opérations d'exportation et d'importation, il s'avère de plus en plus important de se familiariser avec le droit relatif aux contrats de vente internationaux. C'est pourquoi le présent ouvrage peut être vivement recommandé à tous ceux qui oeuvrent dans ce domaine.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2902/2001, p. 517/518 - Bénéfice manqué ou perte d'une chance. Quelle indemnisation ? (M. Tilche)

Idem, n° 2906/2001, p. 593-596 - Limitations d'indemnités. Montants mode par mode; p. 607/608 - Contrat de transport : Qu'est-ce qu'un tractionnaire ?

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 83/2001, S. 7 - Vom Leben in der Zwischenzeit. ADR und RID umstrukturiert - 1. Januar 2002 als Umstellungstermin sinnvoll (W. Pape)

Idem, Nr. 89/2001, S. 16 - Anmerkungen zu Rügefristen (H. Widmann)

European Transport Law, Antwerpen, No. 2/2001, p. 151-179 - New Slovenian Private Aviation Law (M. Pavliha, S. Simoniti)

Idit la lettre, Rouen, N° 51/2001, p. 3 - Royaume-Uni : Elargissement du droit d'action contre le transporteur aérien

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 7-8/2001, S. 361/362 - Erste Erfahrungen mit dem neuen deutschen Transportrecht (J. N. Roschmann)

Journal OACI, Montréal, N° 2/2001, p. 4-6 - Il y aurait intérêt à rationaliser le régime international des certificats

de type (L. Weber, H. Holderbach); p. 7 et 29 - Un projet de convention vise à faciliter le financement de matériel volant (A. Espinola)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 28/2001, p. 34/35 - Qui dit A doit aussi dire B

Idem, n° 31-32/2001, p. 39 - Sondage corrobore jurisprudence (au sujet des Conditions générales de vente des transitaires)

Railway Technical Review, International Journal for Railway Engineers, Darmstadt, N° 2-3/2001, p. 31-37 - The interoperability of European high-speed railways (H. Seifart)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2001, S. 244-247 - Die Einbeziehung der ADSp in den Verkehrsvertrag (D. Herzog); S. 248-256 - Minderungsrecht des Passagiers bei Flugverspätungen (M. Stefula, A. Thoß)

Idem, Nr. 7-8/2001, S. 277-284 - Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (B. Czerwenka)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, N° 2001-1, p. 50-59 - Building a Railway to the Future - Progress on the Draft UNIDROIT/OTIF Rail Protocol / Les chemins de fer face aux enjeux de demain - Etat des travaux sur le projet de Protocole ferroviaire UNIDROIT/OTIF (H. Rosen)