



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Sommaire

Communications de l'Office central

Liste des lignes CIV, p. 71

Organes de l'OTIF

Comité administratif

96^{ème} session – Paris, 8/9.11.2001 - p. 71

Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU) - Genève, 5-9.11.2001- p. 72

Commission d'experts du RID - 38^{ème} session - Prague, 19-23.11.2001 - p. 74

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU) - Genève, 5-11.12.2001 - p. 79

II^{ème} Commission de l'OSJD et Commission d'experts du RID - Réunion informelle - Helsinki, 24/25.9.2001 - p. 84

Technique

Réunion d'information

Appendices F et G à la COTIF 1999 - Berne, 5.12.2001 - p. 85

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer - Genève, 16-18.10.2001 - p. 87

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles - Le Cap, 29.10-16.11.2001 - p. 87

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Projet de Protocole ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Risch, 21.11.2001 - p. 88

Utrecht, 29/30.11.2001, p. 88

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Stage de formation - Riga, 16-18.10.2001 - p. 89

Union arabe des chemins de fer (UACF) - Rabat, 31.10.-2.11.2001 - p. 89

Union internationale des wagons privés (UIP) - Séville, 4-6.10.2001 - p. 90

Etudes

Kunz Wolfgang, Mag. rer. publ., Le droit pénal ferroviaire en Allemagne, p. 91

Jurisprudence

Oberster Gerichtshof Österreichs - Arrêt du 8.9.2000 - Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs (droit national), p. 101

Informations diverses

Prix allemand "marchandises dangereuses" 2001 - Hambourg, 17.9.2001, p. 103

Bibliographie

Fielitz-Grätz (éditeurs), Personenbeförderungsgesetz, Kommentar des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Vorschriften (Loi relative au transport des voyageurs, commentaire de la loi

relative au transport des voyageurs et d'autres dispositions), y compris la 42^{ème} mise à jour, p. 104

Kunz Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire), Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 10^{ème} et 11^{ème} livraisons complémentaires, p. 105

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 106

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

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

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

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

Lettre circulaire de l'Office central no 51 du 30 novembre 2001

Chapitre "Maroc"

En raison de la modification apportée au chapitre Maroc, le chapitre est réédité.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

96^{ème} session

Paris, 8/9 novembre 2001

La 96^{ème} session du Comité administratif s'est, sur invitation de la France, tenue à Paris les 8 et 9 novembre 2001, sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France).

Conscient des problèmes liés notamment à la mise en oeuvre des Appendices F et G et au futur positionnement de l'OTIF (v. Bulletin 2/2001, p. 22), le Comité administratif a donné à l'Office central le mandat d'inviter à l'initiative du Comité, les Gouvernements des Etats membres à participer à une réunion de travail, qui se tiendra à Berne les 7 et 8 mars 2002, sur les **orientations stratégiques de l'OTIF**. Cette réunion aura pour but de définir et de légitimer le travail préparatoire nécessaire à la mise en vigueur de la COTIF 1999. Les conclusions auxquelles parviendra cette réunion de travail seront ensuite officiellement arrêtées par le Comité administratif.

Dans l'attente de ces conclusions, le Comité administratif a approuvé le principe de la création d'un **poste de spécialiste dans le domaine technique/admission** sous réserve des précisions qui seront apportées à la suite des réunions du 5 décembre 2001 (v. p. 85 ss.) et des 7 et 8 mars 2002. L'engagement pourrait se faire en 2002 dans le cadre des conditions fixées par le budget 2002.

En matière de **questions financières**, le Comité administratif a été informé de la situation financière générale de l'OTIF et de la situation actuelle des placements (v. à ce sujet Bulletin 2/2001, p. 21). Il a autorisé l'Office central à procéder sous certaines réserves, à l'avenir, de son propre chef, aux adaptations nécessaires et appropriées du plan comptable. Le Comité administratif examinera lors de sa 97^{ème} session une proposition de modification de l'article 26 du Règlement financier et comptable. Le Comité administratif a, par

ailleurs, approuvé l'amélioration de la plate-forme informatique de l'Office central (v. Bulletin 2/2001, p. 22). Il a exprimé ses plus vifs remerciements à la Confédération suisse qui a accordé une contribution financière exceptionnelle d'un montant de Frs. 100'000.- en faveur de ce projet destiné à doter le Secrétariat de l'OTIF d'un outil informatique répondant aux exigences actuelles et futures. Le Comité administratif a, enfin, donné au Directeur général le mandat d'étudier et d'approfondir les différentes options possibles au sujet du projet d'aménagement de la salle de conférence (v. Bulletin 2/2001, p. 22).

Le Comité administratif a approuvé le **programme de travail 2002**.

Il n'a, par contre, approuvé que provisoirement le **projet de budget 2002** soumis par l'Office central. Ce projet de budget doit être remanié selon des directives précises. Le Comité administratif a donné au Directeur général le mandat de présenter au Comité administratif, réuni en session extraordinaire à l'issue de la réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF, un projet de budget 2002 remanié qui devrait alors être approuvé de manière définitive.

Enfin, le Comité administratif a décidé de tenir sa prochaine session ordinaire, les 23 et 24 mai 2002, à Vienne.

Commission d'experts du RID

38ème session

Prague, 19 – 23 novembre 2001

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

Genève, 5-9 novembre 2001

Sous la présidence de M. Franco (Portugal), 26 pays et une dizaine d'organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette session, consacrée presque exclu-

sivement à l'harmonisation avec la 12ème révision du Règlement type de l'ONU, suite aux décisions de la Réunion commune RID/ADR (v. Bulletin 3/2001, p. 58 ss.).

Rappelant les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et les divers autres accidents tragiques récents comme celui de l'aéroport de Milan et du tunnel du Gothard, M. Capel Ferrer, Directeur de la division des transports a invité le Groupe de travail à réfléchir à la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'envisager des mesures ou des normes plus sévères pour éviter que les transports de marchandises dangereuses puissent être un jour détournés à des fins criminelles.

Le Groupe de travail était convenu de confier à M. J. de Boer (Pays-Bas) la responsabilité de mener les travaux de la réunion spéciale d'experts sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) qui s'est tenue en parallèle les 5 et 6 novembre 2001 (v. ci-après).

Suite à l'adhésion du Kazakhstan et du Maroc, l'ADR compte désormais 38 Parties contractantes.

Restrictions de transport par les autorités compétentes

Si le Groupe de travail s'est félicité que ces restrictions sont disponibles sur le site Web de la Division des transports, le représentant de l'IRU a déploré que seules quelques parties contractantes ont rempli leurs obligations à cet égard. Il a indiqué que le site Web de son organisation comportait une liste bien plus large de restrictions dont les Etats ont l'obligation de notifier au secrétariat ainsi que celles ne concernant pas la sécurité du transport, non soumises à notification si ce n'est dans la législation nationale.

Harmonisation avec la 12ème révision du Règlement type de l'ONU

Les décisions de la Réunion commune ont été passées en revue dans le détail et adoptées, pour la plupart sans modifications matérielles. Dans ce contexte l'on a également procédé à des corrections de l'édition restructurée du 1^{er} juillet 2001.

Le Groupe de travail a adopté une période transitoire de six mois pour l'application des prescriptions devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

Le Groupe de travail a décidé à une large majorité que cette période transitoire ne peut pas être interprétée comme permettant de continuer d'appliquer les prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001, pour lesquelles la période transitoire arrive à échéance le 31 décembre 2002. Il ne sera plus autorisé, à partir du 1^{er} janvier 2003, d'appliquer ces prescriptions.

En ce qui concerne les rapports d'accidents/incidents l'on a fait remarquer qu'il y aurait lieu de tenir compte du mode de transport par voies de navigation intérieure, étant donné notamment les travaux actuels de restructuration de l'ADN.

Questions diverses

Transport de vinaigre pour usage alimentaire

Le Groupe de travail a décidé de se prononcer sur cette proposition soumise à la Réunion commune RID/ADR, puisqu'elle n'a pas été discutée par la Réunion commune à sa session de septembre 2001, mais ne présente d'intérêt que presque exclusivement pour le transport routier. Il a aussi été souligné que la question fait l'objet de trois accords multilatéraux.

La proposition visant à limiter les prescriptions applicables au transport de vinaigre dont la concentration en acide acétique est inférieure à 25%, à certaines prescriptions en matière d'emballage, a été adoptée avec quelques corrections. Notamment le Groupe de travail a jugé nécessaire de spécifier une périodicité annuelle des inspections.

Transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien

Une proposition visant à ce que les informations requises dans les documents de transport pour le transport maritime ou aérien puissent être acceptées aussi dans les transports routiers, dans les cas de transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien, a été retenue.

Remarque de l'Office central :

Selon la CIM, la reconnaissance des documents de transport maritime ou aérien en tant que tel n'est pas possible, à tout le moins sur la base de la COTIF actuellement en vigueur.

Sécurité dans les tunnels routiers

Groupe spécial multidisciplinaire d'experts sur la sécurité dans les tunnels routiers (v. Bulletin 6/2000, p 398 et 2/2001, p. 22)

Le Groupe de travail a noté les explications concernant les progrès du groupe AC.7 et a pris note des recommandations concernant les marchandises dangereuses contenues dans le rapport final de ce groupe qui sera présenté à la prochaine session du Comité des transports intérieurs et sera publié sur le site Web de la Division des transports.

Le Groupe de travail a été invité à examiner la pertinence de ces recommandations et à se pencher sur la question de leur future mise en application.

Le Groupe de travail a manifesté son intérêt pour la finalisation des travaux du groupe AC.7 ainsi que sa disponibilité à coopérer à l'avenir à la mise en application de ces recommandations.

Suivi de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) (v. Bulletin 2/2001, p. 23-24)

Le Président de la réunion spéciale d'experts a présenté son rapport qui figurera sur le site Web de la Division des transports en tant qu'annexe au rapport de cette session.

Le Groupe de travail, après avoir examiné les conclusions de la réunion spéciale, recommande au Comité des transports intérieurs d'établir une réunion spéciale d'experts de la CRTD, qui devrait se réunir deux fois en 2002 et deux fois en 2003, avec le mandat suivant :

- 1) Consulter les experts de tous les secteurs concernés par la CRTD (p. ex. experts juridiques de la responsabilité civile, industrie de l'assurance, expéditeurs, transporteurs) afin de déterminer comment éliminer les obstacles - tels que ceux liés à la limite de responsabilité et à l'obligation d'assurance - à l'entrée en vigueur de la CRTD;
- 2) Proposer, sur la base de ces consultations et des propositions gouvernementales, des modifications aux articles actuels de la CRTD qui devraient constituer une meilleure base pour l'application de la CRTD aux divers modes de transport;

- 3) Faire rapport au Comité des transports intérieurs durant sa session de 2003 sur les progrès réalisés et les difficultés rencontrées;
- 4) Soumettre au Comité des transports intérieurs un texte révisé de la CRTD contenant les modifications mentionnées ci-dessus pour une éventuelle adoption d'une nouvelle Convention à sa session de 2004.

Observation générale de l'Office central

Sur trois questions restées en suspens, notamment la signalisation orange pour les transports de matières radioactives et fissiles et les adaptations des renvois aux Fiches UIC dont la Fiche 591 - Caisses amovibles pour le transbordement horizontal (conteneurs ACTS) -, le Groupe de travail a jugé préférable d'attendre les conclusions de la Commission d'experts du RID avant de se prononcer sur ces questions, sans garantir toutefois qu'il suivrait la même voie. Le fait est trop rarissime pour ne pas le signaler !

Commission d'experts du RID

38ème session

Prague, 19-23 novembre 2001

23 Etats membres (sur 40), dont le nouvel Etat membre la Lettonie ainsi que l'UIC et l'UIP, ont participé aux travaux de cette session présidée par M. H. Rein (Allemagne) alors que la vice-présidence a été confiée à M. W. Visser (UIC). Le quorum (14) ayant été atteint, la Commission d'experts du RID a pu valablement délibérer. Etant donné que le rapport final de cette session figure sur le site Internet de l'OTIF, nous nous bornons ici à énumérer les points principaux ou importants traités et à relever les décisions essentielles prises et notamment touchant plus spécifiquement le trafic ferroviaire.

Harmonisation avec la 12ème révision du Règlement type de l'ONU et autres textes adoptés par la Réunion commune RID/ADR

De manière générale la Commission d'experts du RID a adopté ces modifications à l'édition 2001 du RID et approuvé leur mise en vigueur au 1^{er} janvier 2003.

Rapports d'accidents/incidents (v. Bulletin 3/2001, p. 50-57)

La Commission d'experts du RID a estimé, en réponse à la demande de clarification de l'UIC, que l'obligation de rapport pour les événements impliquant les matières radioactives selon le critère b) ne s'applique que si les critères a) et c) sont remplis et donc qu'un "événement" s'est produit et ne s'applique donc pas aux cas normaux de transport. Il s'avèrera encore nécessaire de clarifier le texte.

Sur une question de l'UIC la Commission d'experts du RID a en outre confirmé que la seule intervention des autorités, sans évacuation et sans fermeture des voies de circulation, n'engendre pas l'établissement d'un rapport.

Matières exemptées en trafic terrestre, contrairement au trafic maritime et/ou aérien

La Commission d'experts du RID a considéré qu'il ne s'agit pas de matières soumises au RID et que ni la croix dans la case RID ni d'autres informations (comme par ex. No ONU) ne doivent figurer dans la lettre de voiture, en cas de transport multimodal.

Indication du No d'indication du danger dans la lettre de voiture

Le représentant de l'Autriche a rappelé que le WP.15 a reconnu le document de transport de l'OMI et de l'OACI et qu'il doit en aller de même pour le RID lorsque la nouvelle COTIF entrera en vigueur. Aux fins d'harmonisation et pour réduire les complications, en particulier pour le transfert route-rail, il s'est prononcé pour la suppression dans le RID de l'indication du No de danger dans la lettre de voiture, indication qui n'est pas exigée dans l'ADR.

Le représentant de l'UIC a fait part de l'opposition des chemins de fer à cette suppression et a rappelé que l'UIC est en train de préparer à l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU une comparaison mondiale des codes utilisés pour les dangers des matières et pour les mesures en cas d'accident.

Le Président a prié le représentant de l'Autriche de soumettre une proposition écrite à la prochaine Commission d'experts du RID pour la suppression de l'indication du No de danger dans la lettre de voiture avec la justification qu'il a présentée. Pour déterminer la position de principe sur cette question des Etats membres représentés à la Commission d'experts du RID, l'on a procédé à un vote indicatif lors duquel 9 délégations se sont prononcées en faveur de cette suppression.

Transport en GRV métallique sur des wagons ouverts

Le représentant de l'UIC a attiré l'attention sur le fait que beaucoup de matières du groupe d'emballage II dans des GRV en métal ne peuvent plus être transportées sur des wagons ouverts, par ex. le carbure de calcium. Le document qu'il avait soumis à la Réunion commune n'avait pas été pris en considération.

Le représentant de la Suède a relevé que les transports de carbure de calcium sont effectués en contradiction avec la réglementation, mais cette pratique est tolérée. Le représentant de l'UIC a constaté que jusqu'au 30 juin 2001 cette pratique n'était pas admise, qu'à partir du 1^{er} juillet 2001 jusqu'au 31 décembre 2002 elle est admise et qu'à partir du 1^{er} janvier 2003 elle ne sera à nouveau plus admise.

Le Président a suggéré la conclusion d'un accord particulier dans l'attente qu'une proposition officielle soit soumise à la prochaine Réunion commune.

Mesures transitoires

Le Secrétariat a attiré l'attention sur le fait que la mesure transitoire générale pour l'édition 2003 prévue au 1.6.1.1 a été adoptée par le WP. 15. Deux délégués y ont toutefois exprimé leur crainte qu'en raison du libellé choisi, cette mesure transitoire pourrait s'étendre également à l'édition 1999 applicable jusqu'au 31 décembre 2002. Le Président a refusé une nouvelle discussion au sein de la Commission d'experts du RID, étant donné que du point de vue juridique, il était clair que le RID 1999 ne sera applicable que jusqu'au 31 décembre 2002. Cette interprétation a été confirmée par la Commission d'experts du RID.

Nouvelles formules d'équivalence

L'objectif visait à reprendre également, pour les wagons-citernes ferroviaires, la nouvelle formule d'équivalence déjà adoptée pour les véhicules-citernes routiers et les conteneurs-citernes. En raison du fait que les transports ferroviaires sont soumis à des contraintes statiques et dynamiques plus élevées, il est prévu de prescrire une épaisseur minimale de paroi de 4 mm.

Les représentants de l'UIC, de l'Espagne, des Pays-Bas et de la Suisse ont formulé des réserves quant à la valeur minimale proposée de 4 mm, étant donné qu'il s'agit uniquement d'une valeur limite basée sur les valeurs de pression, qui ne tient pas compte des contraintes dynamiques. Le représentant de l'UIC a rétorqué que les contraintes dynamiques jouaient également un rôle pour les conteneurs-citernes et que pour ces derniers, une

valeur minimale de 3 mm avait été jugée suffisante. Par ailleurs, pour des raisons de concurrence avec les transports routiers, les exigences ne devraient pas être trop sévères.

La proposition de l'Allemagne a été adoptée, l'épaisseur limite de la paroi ayant cependant été fixée à 4,5 mm.

Rapport final du Groupe de travail "Technique des citernes et véhicules"

M. Kellerhaus, Président du Groupe de travail "Technique des citernes et véhicules", qui a été créé en 1996 en Allemagne suite à plusieurs accidents ferroviaires impliquant des matières dangereuses, a informé la Commission d'experts du RID des travaux de ce Groupe de travail, composé de représentants du Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement, de l'Université Technique de Berlin, de l'Office fédéral pour la recherche et le contrôle des matériaux et de différents Etats européens (Danemark, France, Pays-Bas, Autriche, Suède, Hongrie).

Le Groupe de travail "Technique des citernes et véhicules" a traité cinq champs d'activités :

- mesures de sécurité préventives actives (p. ex. télématique, commande du freinage, détecteurs de déraillement, surveillance de la température de la boîte d'essieu),
- mesures de sécurité passives, c.-à-d. des mesures agissant après un accident (p. ex. protection contre l'enchevêtrement des tampons, construction en sandwich pour les fonds de citernes, éléments-crash, protection contre le flot),
- technique des véhicules (p. ex. friction des patins dans les bogies, contrôle/surveillance des freins, attelage de la citerne au châssis, tampon et plateau de tampon, hauteur du centre de gravité, distance de sécurité fond de citerne - traverse porte-tampons, longeron longitudinal/central, citerne autoportante, constructions annexes de la citerne),
- technique des citernes (p. ex. compartiments des citernes, dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte, dôme, couvercle du dôme, dispositifs de remplissage et de vidange, augmentation du pouvoir d'absorption d'énergie des citernes),
- mesures d'exploitation et d'urgence dans les transports de matières dangereuses (p. ex. réduction de la vitesse des trains qui transportent des matières

dangereuses, amélioration de la qualité de la superstructure, contournement des centres urbains à forte densité et des gares, introduction de listes des contrôles).

Le Groupe de travail a finalement élaboré 28 mesures individuelles qui ont été soumises à une analyse coûts/bénéfices. Finalement, cinq projets de recherche ont été formulés et il conviendra d'examiner, pour chaque cas, si le but recherché peut être atteint avec les mesures respectives :

- systèmes d'information pour wagons marchandises sur base de bus ou de télématique,
- installations d'absorption de l'énergie dans des véhicules ferroviaires dans le cadre de nouvelles constructions,
- augmentation du niveau de sécurité des citernes dans le cadre de nouvelles constructions,
- réduction des erreurs humaines (assurance de la qualité dans le cadre de la formation, maintenance, formation et entraînement des collaborateurs pour les cas d'urgence, gestion des cas d'urgence),
- choix et degré d'utilisation des itinéraires dans le domaine du transport des matières dangereuses.

M. Kellerhaus a résumé les conclusions du Groupe de travail comme suit :

- le conducteur ne dispose pas suffisamment tôt d'informations sur les avaries dans le convoi pour pouvoir prendre des mesures adéquates;
- des systèmes de gestion, tels que l'entraînement pour les cas d'urgence, les listes de contrôle du travail, le choix de l'itinéraire et la réduction de la vitesse peuvent entraîner une diminution significative du risque;
- dans le cas de constructions nouvelles, des améliorations dans le domaine de la technique des citernes et des véhicules apportent une meilleure sécurité, alors qu'une application au niveau du parc de véhicules existant paraît plutôt difficile pour des raisons économiques;
- l'emploi de la télématique apporte, outre une amélioration de la sécurité, d'autres avantages dans le domaine de l'exploitation.

La Commission d'experts du RID a finalement discuté de la question de savoir quelles mesures devraient être traitées dans le cadre de la Commission d'experts du RID respectivement dans un groupe de travail de la Commission d'experts du RID qui devrait être créé.

La Commission d'experts a décidé de traiter, au sein de la prochaine session de la Commission d'experts, de différentes mesures telles que la télématique, la réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses et du contournement des centres urbains, en raison de leur dimension politique et de l'échange d'informations nécessaire sur les restrictions nationales existantes.

Les autres mesures devraient être discutées plus en profondeur dans le nouveau groupe de travail à créer, qui se réunira deux fois cette année. Feront exception la mesure "compartiments des citernes", qui ne sera pas poursuivie en raison des coûts économiques injustifiables, la mesure "dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte" qui a déjà été prise en compte l'année dernière dans le RID, ainsi que la mesure "augmentation du pouvoir d'absorption d'énergie des citernes" et "élévation du niveau de sécurité des citernes" qui sont traitées par le Groupe de travail "citerne" de la Réunion commune RID/ADR.

Questions nouvelles

Bande orange sur les wagons-citernes

La Commission d'experts du RID a accepté la proposition de l'UIC d'étendre la disposition relative à la bande orange, actuellement applicable aux gaz liquéfiés ou liquéfiés réfrigérés, aux gaz dissous (sous pression), étant donné que ces gaz présentent un potentiel de danger similaire. Cette décision facilitera l'utilisation alternative des wagons-citernes, tant pour les solutions d'ammoniac que pour les gaz liquéfiés.

Wagons-protecteurs pour les explosifs

La Commission d'experts du RID a décidé de donner la préférence à un concept de base portant sur une distance de protection d'au moins 18 m, quelque soit le type ou le nombre de wagons ou de grands conteneurs utilisés (wagons à deux essieux, à quatre essieux au plus, wagons à attelage serré, etc.), afin de séparer les explosifs des matières inflammables.

Experts

Le représentant de l'UIP a expliqué l'objectif de sa proposition, à savoir de créer la possibilité d'effectuer

l'épreuve des wagons-citernes dans l'Etat dans lequel le wagon-citerne se trouve au moment de l'échéance de l'épreuve. Il a attiré l'attention sur le fait qu'en vertu d'une décision de la Réunion commune, il sera fait référence, à compter de l'édition 2003 du RID/ADR, à la norme EN 12972 mentionnée dans sa proposition, norme qui règle la procédure d'épreuve en ce qui concerne les citernes destinées au transport de matières dangereuses. Il existe ainsi une base uniforme en matière d'épreuve, telle qu'elle avait été demandée lors de la 35ème session de la Commission d'experts du RID, à l'issue de laquelle un accord bilatéral entre l'Allemagne et les Pays-Bas a été conclu et portant sur la reconnaissance réciproque des experts, les exigences en matière d'experts et les épreuves à effectuer.

La Commission d'experts du RID a finalement approuvé la proposition du Président de poursuivre les discussions d'abord au sein du Groupe de travail des citernes de la Réunion commune. L'élaboration d'une norme relative à la maintenance des wagons-citernes, la création d'ateliers agréés et l'accréditation des experts, a été envisagée.

Artifices de divertissement (v. Bulletin 2/2001, p. 26 et 3/2001, p. 59/60)

Après la décision de la Réunion commune relative au recours à l'autorité compétente pour la classification, les Pays-Bas ont proposé de compléter cette mesure par l'obligation d'utiliser des wagons munis de tôles pare-étincelles pour ces artifices.

Cette proposition n'a pas été acceptée notamment en raison d'une part du fait que le parc de tels wagons est insuffisant et d'autre part que le respect du droit ne doit pas conduire à rendre le droit plus sévère, matériellement injustifié. Il serait plus judicieux de rendre les contrôles plus sévères dans les ports.

Référence aux Fiches UIC

Le représentant de l'UIC a proposé de reprendre un renvoi fixe au 7.1.3 pour la nouvelle Fiche UIC 591 „conteneur de transport pour le transbordement horizontal“, plus connu sous le nom „conteneur ACTS“ et destiné notamment au transport de déchets dangereux ou non dangereux, afin d'autoriser l'utilisation de ces conteneurs. Etant donné que cette Fiche n'était pas disponible pour l'examiner, la Commission d'experts du RID a décidé de soumettre son approbation par une procédure de consultation.

Contrôle de fissurations sur les citernes à haute pression pour l'ammoniac

Dans un document, le représentant de l'Allemagne a attiré l'attention sur la détection de fissures dans les cordons de soudure de citernes destinées au transport d'ammoniac anhydre, ONU 1005. Il a proposé un contrôle supplémentaire de fissures superficielles pour les citernes d'ammoniac existantes, respectivement certaines mesures au niveau de la construction pour les nouvelles citernes.

Bien que les véhicules-citernes de l'ADR et les conteneurs-citernes soient aussi concernés, la Commission d'experts du RID a pris une décision immédiate pour les wagons-citernes en raison du fait que le problème est connu depuis longtemps.

Vérifications à effectuer par le transporteur

Ces vérifications font l'objet du point 5 de la Fiche UIC 471-3 dont il est fait référence au 1.4.2.2.1. La demande de l'UIC d'approbation par la Commission d'experts du RID de ce point 5 a en principe été acceptée. L'on a cependant exigé que ce point 5 soit adapté à la version 2003 du RID, puis soumis aux Gouvernements pour approbation, éventuellement par procédure écrite.

Plans internes pour cas d'urgence dans les gares de triage

Le Président a remémoré la première discussion menée au sujet des plans pour cas d'urgence dans les gares de triage à l'occasion de la 37ème session de la Commission d'experts du RID. Il a par ailleurs rappelé que l'exemption des ports, des installations de transbordement et des gares de triage de la directive Seveso-II avait été liée à l'obligation de créer une sécurité équivalente pour ces installations.

Lors du deuxième atelier de travail à Ispra (3/4.10.2001) organisé par la Commission européenne en coopération avec la Communauté des chemins de fer européens (CCFE), un guide relatif à l'élaboration de plans pour cas d'urgence dans les gares de triage, établi par l'UIC et la CCFE sur mandat de la Commission européenne, a été étudié.

L'UIC s'est chargée d'élaborer une fiche UIC contraignante pour les chemins de fer européens comprenant des directives concernant les plans pour cas d'urgence dans les gares de triage. Le Président a attiré l'attention sur le fait qu'il avait réclamé à Ispra la compétence de la Commission d'experts du RID en matière d'examen et de validation d'une telle fiche. Pour cette raison, l'Allemagne a proposé dans un document

une réglementation cadre pour le RID, par laquelle d'autres réglementations deviennent subsidiaires. L'influence de la Commission d'experts du RID dans le cadre de l'élaboration de la fiche UIC est assurée par la référence dans le RID.

Le représentant de l'UIC a remercié le représentant de l'Allemagne pour son initiative. Il a déclaré que l'UIC et la CCFE avaient un grand intérêt que toutes les prescriptions relatives aux gares de triage soient réglées dans le droit de transport, entre autres également pour pouvoir être en mesure de comparer les situations dans les gares de triage en Europe.

Il a présumé que l'UIC nécessitera environ un an pour élaborer la fiche. L'UIC est toutefois d'avis qu'une telle fiche ne devrait pas être contraignante mais devrait plutôt avoir un caractère de recommandation. Il a fait remarquer que les Etats membres avaient été priés à Ispra de s'atteler à la mise en oeuvre du guide. Les chemins de fer ont été invités à procéder à une mise en oeuvre concrète après l'adoption du guide.

Le représentant de la France a proposé d'adopter la proposition de texte avec une adaptation de la définition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire au libellé de la directive 91/440/CE afin de signaler clairement que la Commission d'experts du RID traite ce problème. Il conviendrait toutefois de prévoir un délai pour la mise en oeuvre de ces nouvelles prescriptions.

La proposition modifiée (reprise de la définition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la directive 91/440/CE et introduction d'une note de bas de page au nouveau 1.4.3.6 et au nouveau chapitre 1.10 (plans d'urgence), selon laquelle l'entrée en vigueur de ces prescriptions est fixée au 1.1.2004), a été adoptée.

Le Président a invité les délégués à transmettre leurs commentaires concernant la version actuelle du guide au représentant de l'UIC, afin que ceux-ci puissent être pris en compte lors du développement du guide et de l'élaboration de la fiche.

Questions diverses

La Commission d'experts du RID a dûment été informée de la réunion informelle de représentants et d'experts de la IIème Commission de l'OSJD et de la Commission d'experts du RID (v. p. 84).

Notices explicatives concernant l'édition 2001 du RID

M. Visser a déclaré qu'il préparait, sur mandat des Pays-Bas, les notices explicatives concernant le RID restruc-

turé, dont le but consistait à améliorer la compréhension de la nouvelle structure. Des textes disponibles (tableau de concordance entre les nouvelles et les anciennes sources et introduction dans la nouvelle structure) serviraient de base de travail. Il a indiqué que ces notices comporteraient une liste systématique des matières qui est d'une grande importance pour le développement des prescriptions et la formation. Par ailleurs, ces notices devraient comporter un répertoire selon le modèle de l'approche rationalisée du chapitre 4.3, dans lequel il serait indiqué quelles prescriptions s'appliquent à quelles matières et à quels groupes de matières.

Questions restées jusqu'alors en suspens

Question d'interprétation en ce qui concerne le 1.6.3.3

Cette question soulevée par le représentant de la Suisse porte sur une mesure transitoire visant les wagons-citernes construits avant le 1^{er} octobre 1978, date de l'entrée en vigueur de l'Appendice sur les wagons-citernes (ancien Appendice XI du RID).

Le représentant de la Suisse a déclaré que cette mesure transitoire était différemment interprétée dans les différents Etats membres de la COTIF.

Le représentant de l'UIC a rappelé qu'il n'avait alors jamais été exigé que les anciens wagons-citernes soient construits conformément à un règlement technique. Un règlement technique a été prescrit uniquement pour les wagons-citernes construits après le 1^{er} octobre 1978.

Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'en Allemagne, les enveloppes, les fonds et les couvercles avaient été calculés. En cas de non conformité, l'utilisation a été interdite et les wagons-citernes ont été mis au rebut.

Le représentant de la Suisse a justifié la poursuite de l'utilisation de ces wagons-citernes, malgré que leurs propriétés ne soient pas connues, par le fait que ceux-ci étaient déjà utilisés depuis longtemps et qu'ils avaient été soumis aux épreuves à plusieurs reprises.

Le représentant de l'UIP a fait observer que ces anciens wagons-citernes disposaient d'une paroi très épaisse. Une mise au rebut uniquement en raison du fait qu'un calcul ultérieur n'était plus possible en raison de l'absence des documents nécessaires serait, à son avis, exagérée.

Dans l'optique de créer une situation claire en cas d'accidents potentiels, le représentant de la Suisse a

demandé un vote quant à la question de savoir quelle interprétation était correcte.

Le Président a rejeté un tel vote pour des raisons de responsabilité. Il a uniquement admis un vote indicatif qui a donné le résultat suivant : 6 Etats ont soutenu la première possibilité, c.-à-d. que seule l'épaisseur minimale de la paroi doit être atteinte, 2 Etats ont soutenu la deuxième possibilité, c.-à-d. un calcul supplémentaire des citernes, et 7 Etats se sont abstenus.

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

20^{ème} session

Genève, 5-11 décembre 2001

Les experts de 22 pays, les observateurs de 3 pays et 15 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales (à savoir près de 100 personnes) ont participé aux travaux de cette session. Deux groupes de travail **ad hoc** ont siégé, l'un parallèlement sur le transport de gaz, l'autre pendant la pause de déjeuner sur le transport de matières solides en vrac.

Le Directeur de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe, M. Capel Ferrer, a informé le Sous-comité que le projet de résolution présenté par le Comité au Conseil économique et social à sa session de fond (juillet 2001) dans le rapport du Secrétaire général (E/2001/44) avait fait l'objet de discussions, et que le "Groupe des 77" avait présenté une proposition de résolution différente. Finalement, un compromis avait été trouvé et le Conseil avait adopté la résolution 2001/34 mais avait décidé de reporter à la reprise de sa session de fond de 2001 la poursuite de l'examen du rapport du Secrétaire général. Cette reprise d'examen n'a toujours pas eu lieu. Il a souligné que les débats sur cette résolution au sein du Conseil **paraissent liés à une mauvaise connaissance des délégations du Conseil des activités et du rôle du Comité**. Il a donc invité tous les experts à améliorer la communication avec les représentants de leur pays au Conseil et à s'assurer que ces représentants soient dûment informés de l'importance des travaux du Comité pour ce qui est de la sécurité du transport des marchandises dangereuses et la facilitation du commerce international, notamment dans le cas des pays qui appartiennent au "Groupe des 77".

Le Sous-comité a traité des points principaux suivants : (v. également Bulletins 6/2000, 2/2001 et 3/2001)

Transport de matières solides en citernes mobiles

Le Sous-comité a été dans l'ensemble favorable au principe de l'ajout de dispositions pour le transport de matières solides en citernes, et plusieurs délégations ont exprimé le souhait que les travaux soient terminés au cours de la présente période biennale.

Le représentant de l'UIC a souligné que des dispositions existent déjà dans le RID et l'ADR, et il a souhaité que, comme proposé par les États-Unis d'Amérique, l'affectation de code citernes se fasse sur la base d'une approche rationnelle. Il a espéré que les travaux aillent de pair avec les travaux sur le transport de matières solides en vrac, car l'approche rationnelle doit être similaire.

L'observateur des Bahamas a fait remarquer que des dispositions pour le transport de matières solides en citernes mobiles ont été adoptées par l'OMI et qu'elles pourraient être applicables à partir du 1 janvier 2003. Il a donc espéré que les décisions prises sur la base de ces approches rationnelles n'entraînent pas de modifications notables des dispositions du Code IMDG.

L'expert des États-Unis d'Amérique a estimé que les décisions prises par l'OMI ne constituent qu'une première étape pour répondre aux besoins immédiats du transport maritime, mais que les dispositions plus complètes proposées constituaient une suite logique.

Plusieurs délégations ont dit qu'il conviendrait de traiter tous les cas de matières solides, notamment les matières pulvérulentes ou granulaires, mais aussi les matières sous forme de pâte ou chargées à l'état fondu puis solidifiées.

La plupart des délégations n'ayant pas eu le temps d'examiner en détail le document, il a été convenu de créer un groupe de correspondance animé par l'expert des États-Unis d'Amérique qui présenterait une nouvelle proposition à la prochaine session.

Dispositions supplémentaires pour le transport des gaz

Plusieurs délégations ont estimé qu'il n'y avait pas lieu d'inclure dans le Règlement type des dispositions additionnelles permettant le transport de bouteilles à gaz à usage spécifique (par ex. pour le fonctionnement de ballons à air chaud), car cela pourrait inciter à de futures propositions visant à introduire de nouvelles dispositions spéciales pour chaque type spécialisé de bou-

teille, alors que ces transports restent relativement marginaux à l'échelon international.

Il a été également souligné que le transport de ce type de bouteilles est déjà couvert par un accord multilatéral (M 74) au niveau de l'ADR et que le Règlement type couvrirait la possibilité du transport de certains types de bouteilles qui ne sont pas cités dans le Règlement type.

Certains experts ont affirmé que l'autorisation de transport de certains types de bouteilles relève des autorités compétentes concernées et qu'il n'est pas nécessaire d'introduire de nouvelles dispositions dans les recommandations à ce sujet. Par ailleurs, ces bouteilles ne sont généralement pas transportées pleines, elles sont chargées à proximité du lieu d'utilisation.

Le représentant du Royaume-Uni a dit que les transports de ces bouteilles à gaz remplies où en partie remplies sont effectivement effectués à l'échelon international et qu'il est nécessaire de prévoir des dispositions appropriées pour régler les problèmes pratiques. Notant qu'une délégation n'était pas opposée au principe de la proposition, mais regrettait que des prescriptions complètes de construction reflétant un niveau de sécurité approprié n'aient pas été proposées, il a dit qu'il soumettrait une proposition officielle à la prochaine session sur la base des commentaires émis pendant la discussion.

Un groupe de travail ad hoc pour le transport des gaz s'est réuni en marge de la session pour examiner les questions nouvelles et les questions non résolues au cours de la période biennale précédente.

Le Sous-comité a pris note du rapport du groupe de travail et les textes résultant des travaux de ce groupe seront présentés comme proposition officielle pour la prochaine session.

Transport de matières solides en vrac en conteneurs (suite)

Transport de matières infectieuses en vrac

La plupart des experts étaient favorables en principe à l'élaboration de dispositions spécifiques pour le transport en vrac de matières infectieuses. Après un débat sur les propositions présentées, l'expert du Royaume-Uni a prié toutes les délégations intéressées de lui faire parvenir leurs commentaires avant fin février 2002 afin qu'il puisse préparer une nouvelle proposition officielle pour la prochaine session.

Autres matières

Les propositions relatives au transport de matières solides en conteneurs de vrac ont été discutées par un groupe de travail ad hoc.

Le Vice-président a informé le Sous-comité que le groupe de travail avait achevé sa tâche et que les résultats seraient pris en compte dans un document révisé qui serait soumis par l'Allemagne et le Royaume-Uni au Sous-comité à sa prochaine session. Il a dit que l'ICCA (industrie chimique) présenterait des propositions pour une approche rationalisée au cours de la prochaine période biennale.

Harmonisation globale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques

Matières dangereuses pour l'environnement

Le Sous-comité s'est félicité du travail effectué par l'expert du Royaume-Uni pour préparer un texte de chapitre 2.9 relatif à la classification des matières dangereuses pour l'environnement sur la base des textes du système général harmonisé de classification et d'étiquetage (SGH) des produits chimiques.

L'expert de la Belgique a proposé de simplifier ces textes en les présentant sous forme plus prescriptive et dans un ordre logique plus approprié, dans le cadre de prescriptions réglementaires de transport, sans toutefois modifier les critères. Il a dit cependant qu'il n'avait pas eu le temps de compléter entièrement sa proposition notamment pour les textes sur les mélanges.

La plupart des délégations ont estimé que sur le fond, il fallait s'en tenir aux textes du SGH. Plusieurs délégations auraient toutefois souhaité alléger ces dispositions en supprimant toutes les informations qui ne sont pas nécessaires dans un règlement de transport et en faisant référence, pour ce qui est des explications, au SGH.

Plusieurs experts ont demandé que l'on discute également de la question de l'application des critères à des matières déjà classées dangereuses, à savoir s'il conviendrait, comme dans le code IMDG, d'identifier et d'étiqueter toutes les matières qui répondent aux critères, ou si l'on s'en tiendrait à la recommandation actuelle selon laquelle il n'est pas nécessaire d'ajouter une étiquette identifiant le danger de pollution aux matières déjà classées dangereuses. L'expert de l'Allemagne a proposé de préparer une liste des matières en question pour la prochaine session si le Sous-comité prend déjà une décision de fond à ce sujet.

Le Président a dit qu'il serait préférable de revenir sur cette question à la prochaine session sur la base de propositions écrites.

L'expert du Royaume-Uni a indiqué que compte tenu du travail déjà fourni et du peu de commentaires écrits qui lui avaient été communiqués, il n'a pas l'intention de présenter une proposition révisée. Il a donc souhaité que sa proposition de texte soit mise aux voix.

L'observateur des Bahamas a dit qu'il ne serait pas souhaitable de revoir ce document pour remplacer certaines parties par des références au SGH, car le document SGH n'est pas publié officiellement et, tant qu'il ne le sera pas, il est préférable d'avoir un texte aussi complet que possible. Pour ne pas retarder à nouveau les progrès sur la question, il a souhaité que le document soit adopté tel quel.

La proposition du Royaume-Uni, mise aux voix, a été adoptée.

Le Président a invité les experts à vérifier soigneusement toutes les nouvelles dispositions, notamment pour la concordance avec le SGH. Il a également invité les experts qui souhaiteraient modifier ces dispositions à présenter des propositions écrites de modification aux textes adoptés.

Communication des risques (suite)

(v. Bulletin 3/2001, p. 48-49)

L'expert des États-Unis d'Amérique – comme il fallait s'y attendre ! - a informé le Sous-comité que son gouvernement a pris l'initiative de procéder à une étude visant à évaluer les soucis soulevés en relation avec l'utilisation recommandée du pictogramme en forme de losange du SGH aux fins de communication des risques, notamment eu égard à l'impact sur le transport de marchandises dangereuses, sur l'identification du risque, sur la séparation durant le transport, sur les mesures d'urgence et sur la mise en application.

Plusieurs délégations ont salué cette étude et exprimé leur intérêt pour les résultats qui seront connus à la prochaine session. D'autres délégations ont exprimé leurs soucis sur le fait que cette étude semble dirigée pour mettre en exergue les impacts négatifs possibles du pictogramme SGH sur les systèmes existants de réglementation qui ne tiennent compte ni des impacts d'autres systèmes de réglementation, ni des bénéfices d'une approche multisectorielle harmonisée.

Le Président a rappelé que le Sous-comité avait déjà décidé d'appuyer l'utilisation multisectorielle du

pictogramme en forme de losange et que depuis lors aucune demande pour proposer une approche différente n'a été présentée. Il n'a pu ainsi que prendre note de l'initiative des États-Unis d'Amérique.

Transport des matières infectieuses

Le Sous-comité a noté que l'OMS avait tenu une réunion à Lyon (France) pour discuter des dispositions réglementaires actuelles pour le transport des matières infectieuses et échantillons de diagnostic, et qu'elle avait l'intention d'élaborer des propositions d'amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses qui seraient soumises à la prochaine session du Sous-comité.

Le Sous-comité a aussi noté que l'expert du Canada avait invité les délégations à participer à une réunion informelle tenue à Lyon juste après la réunion et qu'il avait établi un projet de dispositions révisées pour la section 2.6.3. L'expert du Canada avait invité toutes les délégations à présenter des observations sur ce projet de texte révisé dès qu'elles le pourraient.

Certains experts ont accueilli avec satisfaction les initiatives prises par le Canada, car ils jugeaient que les dispositions réglementaires existantes soulevaient des problèmes d'application pratique, comme il était souligné dans le document de l'OMS. Ils déploraient cependant que tous les experts du Sous-comité n'aient pas été invités à participer à la réunion organisée par l'OMS et ils ont souligné que toute révision des dispositions actuelles nécessiterait une coopération plus étroite entre celle-ci et le Sous-comité.

L'expert de la France a proposé d'organiser, en coopération avec l'IATA, une réunion informelle d'un groupe de travail pour discuter de ces questions lors de la Conférence IATA qui devait se tenir à Paris.

L'expert des États-Unis d'Amérique s'est déclaré préoccupé par le fait que l'OMS avait l'intention de présenter ses propres propositions sans concertation avec l'expert du Canada. Il a insisté sur le fait qu'une coopération plus étroite entre l'OMS et le Sous-comité était nécessaire et que la première étape d'une telle entreprise devrait être d'expliquer clairement par écrit quels étaient les problèmes posés par les dispositions actuelles. Une fois que ces problèmes seraient bien compris, il serait possible de rechercher des solutions sans avoir à refondre complètement les dispositions. Il a souligné que les dispositions actuelles du Règlement type pour la division 6.2 étaient sur le point d'être rendues obligatoires par le biais de la législation nationale dans son pays et qu'un réexamen de ces

questions occasionnerait des retards importants dans le processus législatif. Il a déclaré que le document canadien soulevait un grand nombre de questions de fond, y compris celle de l'étiquetage, ce qui allait bien au-delà de la résolution de simples problèmes de mise en application. C'est pourquoi il n'était pas favorable à ce que l'on tienne une réunion de groupe de travail informel sans lui avoir donné pour mandat de discuter de questions clairement définies. Il estimait qu'une entreprise de ce genre pourrait être menée au cours de la prochaine période biennale.

L'expert de l'Allemagne a appuyé la position de l'expert des États-Unis d'Amérique et a souligné que toute modification de fond devrait s'appuyer sur un exposé sérieux des motifs.

L'expert du Royaume-Uni a rappelé que la révision des dispositions relatives à la division 6.2 faisait partie du programme de travail de la période biennale en cours et que l'expert du Canada avait reçu mandat pour coordonner ces travaux.

Le Sous-comité a finalement accepté la proposition de l'expert de la France de tenir une réunion d'un groupe de travail informel à Paris, étant entendu que le document et tout autre document soumis alors seraient considérés comme base de discussion et non pas comme base pour une proposition.

Information à notifier pour le transport de matières infectieuses

Le Sous-comité a convenu que les exemples d'informations concernant le transport devant être notifiées par l'expéditeur au destinataire pourraient être supprimés.

Plusieurs experts ont exprimé le point de vue que les mesures de notification devraient être des mesures recommandées plutôt que des mesures obligatoires. Étant donné cependant que les dispositions figurant dans le Règlement type étaient destinées à devenir des prescriptions obligatoires par le biais des instruments juridiques applicables, le Sous-comité a convenu que le paragraphe entier concerné devrait être supprimé.

Harmonisation avec le Règlement de transport des matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) (suite)

Le Sous-comité a pris note des divers projets d'amendements au Règlement de l'AIEA adoptés jusqu'ici et a noté qu'une liste complète des amendements correspondants au Règlement type serait soumise au

Sous-comité en juillet 2002 après adoption officielle par l'organe concerné de l'AIEA à sa prochaine session (TRANSSC VII).

Le Président a souligné qu'il conviendrait de présenter les observations éventuelles sur ces projets d'amendements à l'AIEA avant leur adoption officielle par le TRANSSC VII. Étant donné qu'aucune observation n'était formulée sur le fond des amendements proposés, le Sous-comité a été invité à examiner, avant la prochaine session, dans quelle mesure l'emplacement des amendements proposés au Règlement type de l'ONU ainsi que leur énoncé étaient appropriés.

Le Sous-comité a noté avec satisfaction que d'autres projets d'amendements, destinés à améliorer la cohérence entre le Règlement de l'AIEA et le Règlement type de l'ONU, seraient également proposés au TRANSSC VII.

Le représentant de l'AIEA a mentionné que d'autres travaux à ce sujet étaient également envisagés par son organisation, en particulier en ce qui concerne la terminologie et les définitions, les risques subsidiaires et la documentation.

L'expert du Royaume-Uni a souligné que certains documents relatifs aux règlements de l'AIEA, en particulier en ce qui concerne les méthodes d'épreuve des emballages, n'avaient pas encore été publiés par cette organisation. Il a dit qu'il subsistait des différences fondamentales de méthodologie entre l'AIEA et l'ONU pour les épreuves pour emballage, l'application des marques et l'affectation des instructions d'emballage et que ces problèmes devraient être traités à l'avenir.

Matières transportées à haute température

La discussion a révélé que la question du transport des matières à haute température n'était pas traitée de manière complète dans le Règlement type, car d'autres cas que la classe 3 pouvaient être visés. En outre, pour la classe 3, il n'existait pas de rubrique pour les liquides ayant un point d'éclair inférieur à 60,5 °C transportés à haute température, c'est-à-dire au-dessus de leur point d'éclair.

Les experts des États-Unis d'Amérique et du Canada ont dit qu'ils présenteraient de nouvelles propositions pour la prochaine session.

Critères de classement des artifices de divertissement (suite)

Le Sous-comité a pris note du rapport du groupe de travail informel réuni à La Haye (Pays-Bas) à l'invitation du Gouvernement des Pays-Bas, ainsi que des observations faites par l'expert des États-Unis d'Amérique.

Le Sous-comité a aussi pris note des résultats d'épreuves fournis par l'expert de la Chine.

Le Sous-comité a convenu que le système de classement par défaut pour les artifices de divertissement devrait se fonder sur les données d'épreuves disponibles dans tous les pays pour le classement des artifices existants et que le classement en fonction des résultats d'épreuves devrait toujours avoir prépondérance sur le classement par défaut.

Des opinions divergentes ont été exprimées quant à savoir si le classement dans la division 1.4 pourrait se faire par défaut et, dans l'affirmative, si le classement par ce procédé dans la division 1.4 S devrait être admis étant donné que le classement doit normalement se faire sur la base d'épreuves.

Plusieurs experts ont considéré que le système de classement par défaut ne devrait pas seulement se fonder sur la taille des artifices, mais aussi sur d'autres paramètres tels que le poids de substance pyrotechnique contenu par lots d'objets ou de colis.

Le Sous-comité a finalement décidé qu'un groupe de travail parallèle devrait être réuni pendant sa prochaine session avec mandat pour élaborer une liste de classement par défaut. Tous les experts devraient envoyer le plus tôt possible à l'expert des Pays-Bas des informations concernant l'approche qu'ils préconisent pour le classement par défaut sur la base de l'épreuve 6 c), et l'expert des Pays-Bas établirait ensuite une proposition officielle pour la prochaine session du Sous-comité tenant compte de cet échange de vues.

Classement des émulsions, suspensions et gels de nitrate d'ammonium (suite)

Plusieurs experts ont pris note avec intérêt des résultats obtenus lors de l'exécution d'épreuves des séries 8 a), 8 b) et 8 c) sur certaines émulsions de nitrate d'ammonium.

L'expert de l'Afrique du Sud a mentionné que les résultats de l'épreuve 8 c) (épreuve de Koenen) exécutée

dans son pays avait suscité des doutes quant à l'efficacité de cette épreuve pour le classement des émulsions de nitrate d'ammonium.

L'expert de la Norvège a dit qu'étant donné qu'il subsistait des doutes à propos des épreuves adoptées, que l'épreuve 8 d) restait à discuter et que la question du transport des émulsions de nitrate d'ammonium en citerne restait à traiter, il faudrait réunir un groupe de travail pour discuter des émulsions de nitrate d'ammonium pendant la prochaine session.

L'expert des États-Unis d'Amérique a jugé que ces questions pourraient être examinées en séance plénière; la plupart des autres experts cependant ont partagé le point de vue de l'expert de la Norvège selon lequel, compte tenu de l'utilisation et du transport de plus en plus courants des émulsions de nitrate d'ammonium, il serait nécessaire de mener à bien les travaux à ce sujet pendant la période biennale en cours et qu'un groupe de travail serait plus approprié pour discuter de ces questions techniques.

Le Sous-comité a décidé qu'un groupe de travail d'experts sur les explosifs se réunirait pendant la première semaine de la prochaine session pour discuter du classement par défaut des artifices de divertissement (deux jours et demi) et des émulsions de nitrate d'ammonium (un jour et demi).

Affectation correcte des Nos ONU, désignations officielles de transport et numéros d'instruction d'emballage en fonction de l'état physique (solide ou liquide)

Les experts des Pays-Bas et de l'Allemagne ont présenté les résultats provisoires de leur travail visant à l'affectation correcte des numéros ONU, des désignations officielles de transport et des instructions d'emballage aux matières en fonction de leur état physique. Ils ont demandé aux délégués de leur faire parvenir leurs commentaires sur ce document, notamment en ce qui concerne la définition d'un critère permettant de réduire le nombre de nouvelles rubriques à insérer dans la liste des marchandises dangereuses.

Sur la base des commentaires reçus, ils prépareront une proposition révisée pour la prochaine session du Sous-comité.

Questions diverses

Coopération avec le Comité intergouvernemental pour le Protocole de Carthagène sur la sécurité biologique (ICCP/CIPC)

Le Sous-comité a pris note des recommandations émises à la seconde réunion du CIPC. Rappelant que le transport de certains organismes génétiquement modifiés est soumis aux dispositions du Règlement type de l'ONU et notant que le CIPC est compétent dans ce domaine, le Sous-comité a approuvé l'établissement d'une coopération en ce qui concerne les questions de manutention, d'emballage, de transport et d'identification et que les dispositions du Règlement type pourraient être amendées pour régler les besoins réglementaires du transport du Protocole de Carthagène sur la base de propositions concrètes. L'expert des Etats-Unis d'Amérique a déclaré qu'il coopérerait avec l'expert du Canada pour soumettre de telles propositions.

En conclusion

Le Sous-comité n'a adopté que très peu de nouveaux textes. La plupart des problèmes ou des questions traités n'ont pas encore été résolus de manière définitive et ont été ainsi renvoyés à la prochaine session qui s'annonce déjà très chargée ...

IIème Commission de l'OSJD et Commission d'experts du RID

Réunion informelle

Helsinki, 24/25 septembre 2001

Sur invitation du Ministère des Transports et de la Communication de la Finlande, une réunion informelle de représentants et d'experts de la IIème Commission de l'OSJD et de la Commission d'experts du RID s'est tenue à Helsinki du 24 au 25 septembre 2001.

Mme Seija Miettinen du Ministère des Transports et de la Communication de la Finlande a informé des travaux des organismes internationaux dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, notamment en ce qui concerne les travaux du Comité d'experts pour le transport des marchandises dangereuses et l'harmonisation globale du système de classification et d'étiquetage des produits chimiques dangereux. A l'heure actuelle, ce Comité compte 31 États membres (y compris la Fédération de Russie). Tous les États membres de l'ONU ont toutefois le droit de participer aux travaux du

Comité. Elle a expliqué que toutes les prescriptions internationales concernant les divers modes de transport sont basées sur les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, à savoir le Règlement type de l'ONU.

Un expert de la IIème Commission de l'OSJD, M. Anzor Glonti, a présenté les travaux de l'OSJD (Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer) et de sa IIème Commission. L'Annexe II de l'Accord SMGS (prescriptions pour le transport des marchandises dangereuses) est appliquée par les États membres de l'OSJD (25 États). Cependant, des règlements internes qui divergent en partie de l'Accord SMGS sont appliqués entre la Fédération de Russie et les États de la CEI. L'Annexe II de l'Accord SMGS est en train d'être révisée sur la base du RID 1999 et devrait entrer en vigueur, dans sa totalité, en 2003. L'Annexe II de l'Accord SMGS sera ensuite modifiée en fonction de la nouvelle structure du RID 2001. M. Glonti a proposé d'organiser au printemps un comité consultatif extraordinaire d'experts de l'Annexe II du SMGS et du RID pour traiter et discuter la nouvelle structure du RID.

M. Jochen Conrad, secrétaire de la Commission d'experts du RID, a informé des travaux de l'OTIF et de la Commission d'experts du RID. En novembre, la Commission d'experts du RID délibérera sur des modifications basées sur la douzième édition des Recommandations de l'ONU, qui devront entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

Le président de la Commission d'experts du RID, M. Rein, a présenté le contexte de l'harmonisation globale des diverses prescriptions modales en fonction des Recommandations de l'ONU. Il a précisé que toute proposition de modification pour le transport terrestre est discutée au préalable au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN, avant que la Commission d'experts du RID n'en discute. Cette manière d'agir garantit des prescriptions harmonisées pour le rail et la route. La nouvelle structure harmonisée et conviviale du RID, de l'ADR, du Code IMDG et des Instructions Techniques de l'OACI améliora la mise en oeuvre des prescriptions ainsi que la sécurité des transports de marchandises dangereuses par tous les modes de transport. Il a expliqué que la conséquence de la Directive cadre de l'UE était que les prescriptions internationales du RID et de l'ADR doivent s'appliquer également aux transports nationaux dans les États membres de l'UE.

M. Rein a en outre présenté la structure des prescriptions du RID. Il a invité les représentants de la

IIème Commission de l'OSJD à participer aux travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN, réunion à laquelle une interprétation russe et des documents en langue russe sont à disposition.

Conclusion de la réunion :

Les participants à la réunion ont souligné la nécessité d'une coopération plus étroite entre la IIème Commission de l'OSJD et la Commission d'experts du RID. Des prescriptions harmonisées sont très importantes pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne logistique entre l'Europe de l'est et de l'ouest et entre les différents modes de transport. De telles prescriptions existent depuis 2001 pour les Instructions Techniques de l'OACI, le Code IMDG, le RID et l'ADR.

Les participants à la réunion étaient d'avis qu'il serait utile d'organiser un séminaire pour les experts des pays membres de l'OSJD au cours du premier semestre 2002. Les délégués de la Commission d'experts du RID seraient invités à cette réunion. Le but du séminaire consisterait à harmoniser les prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses (Annexe II du SMGS) avec les prescriptions du RID (édition 2001).

Il a été constaté qu'il y a peu de différences entre l'ADR et le RID et que l'édition 2001 de l'ADR sera publiée en russe également. L'OTIF fournira à l'OSJD une présentation synoptique des prescriptions du RID et de l'ADR. Sur la base de cette synopsis et de la traduction russe de l'ADR, il devrait être possible de préparer une traduction russe du RID dans les meilleurs délais.

L'on a également constaté que la plupart des Etats membres de l'Accord SMGS sont également partie contractante à l'ADR.

Il a été noté qu'il serait souhaitable, dans la mesure du possible, de procéder à une harmonisation simultanée de l'Annexe II du SMGS et du RID avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

Technique

Réunion d'information

Appendices F et G à la COTIF 1999

Berne, 5 décembre 2001

Après avoir, au cours du premier semestre 2001, essayé de clarifier de quelle manière, dans la situation de départ actuelle, le sens, le but et la forme des nouveaux Appendices F et G à la COTIF 1999 doivent être définis afin que les préparations pour leur mise en œuvre eu égard à l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius puissent être planifiées et entreprises, l'Office central s'est fixé pour objectif d'informer, avant la fin de l'année, un cercle élargi des résultats.

Tel était l'objectif de la réunion du 5 décembre, à laquelle ont été invités les Etats membres, mais à laquelle ont également participé des représentants compétents des autres organisations intéressées par ce sujet.

La diffusion des documents par l'Office central s'est faite exclusivement par courrier électronique. L'Office central a, par ailleurs, renoncé à rédiger un procès-verbal "physique" après la réunion. L'ensemble de la documentation établie pour la réunion, y compris les conclusions de l'Office central, a par contre été mis à disposition de toutes les personnes intéressées sur le site Internet de l'OTIF. Aux fins d'une information durable dans le contexte du Bulletin, les conclusions du Directeur général sont reproduites ci-dessous :

- "1. La réunion avait pour but de clarifier la relation entre d'une part les nouveaux Appendices F (RU APTU) et G (RU ATMF) créés par la COTIF 1999 qui, ensemble, constituent le "droit d'admission de la COTIF" et d'autre part le droit uniforme de l'UE en cours d'élaboration dans le domaine ferroviaire, afin de pouvoir définir de la meilleure façon possible la suite des travaux préparatoires eu égard à l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 et à la mise en œuvre du droit d'admission de la COTIF. De mon point de vue, cet objectif a été atteint.
2. Le droit d'admission de la COTIF et le droit ferroviaire uniforme de l'UE doivent être considérés, quant à leur raison de validité juridique, comme deux réglementations fondamentalement différentes. Dans le premier cas, il s'agit de droit

international conçu et appliqué selon des critères de droit international public. Dans le second cas, il s'agit de droit communautaire, élaboré et appliqué selon la procédure législative valable pour l'UE et ses Etats membres. L'objet du droit d'admission de la COTIF consiste uniquement à rendre possible, en ce qui concerne le trafic international ferroviaire – dans l'espace géographique des actuellement 41 Etats membres de l'OTIF –, la reconnaissance réciproque d'admissions de matériel ferroviaire et à définir les conditions nécessaires à cette fin. Le droit ferroviaire de l'UE a pour objet de créer une réglementation consistante et globale réalisant le marché intérieur européen également dans le secteur ferroviaire et contribuant, en même temps, à toute une série d'objectifs en vue de revitaliser ce secteur.

3. Eu égard à l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, les instruments du droit d'admission de la COTIF (Annexes 1-8 APTU, conditions d'harmonisation pour l'admission technique, banque de données relative aux véhicules) doivent être suffisamment concrétisés pour pouvoir remplir leurs fonctions le plus rapidement possible. Le concept de l'Office central relatif à la mise en œuvre de l'admission technique conformément à la COTIF 1999, RU APTU/ATMF définit les principales tâches qui y sont liées.

La première génération des Annexes RU APTU, qui concerne l'admission technique de véhicules ferroviaires, est d'une importance décisive. Il est correct et louable que l'UIC se charge de cette tâche. Il est ainsi assuré que ce qui existe et a fait ses preuves peut être intégré de manière à être immédiatement opérationnel, tout en étant largement soutenu par ceux qui assument la responsabilité quotidienne pour la sécurité de l'exploitation. Ce soutien aura par ailleurs l'effet voulu au-delà de l'espace des Etats membres de l'OTIF, car il doit être tenu compte du fait que la normalisation de l'UIC sera également prise en compte par les chemins de fer à l'intérieur de l'espace OSJD ainsi que dans l'espace des chemins de fer arabes.

Parallèlement à cela, l'Office central doit se concentrer, conjointement avec les autorités nationales intéressées, sur les aspects des procédures d'admission reconnues réciproquement. Les besoins ne se limitent pas à des conditions techniques et d'exploitation uniformes et reconnues; les procédures d'admission doivent être transparentes et suffisamment harmonisées. Si tel n'est pas le cas, il ne sera pas possible de parvenir à la confiance

indispensable à une autorité d'admission pour pouvoir directement reconnaître une admission octroyée par une autre autorité. Compte tenu du développement à l'intérieur de l'UE, il conviendra d'apporter une attention particulière à la situation et aux besoins aux frontières de l'UE, dans les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE, et également dans les Etats membres de l'OSJD qui ne sont pas membres de l'OTIF. La coopération entre l'OTIF et l'OSJD doit, par conséquent, être développée prioritairement. Il sera indubitablement profitable de se pencher sur les problèmes pratiques en particulier à partir de l'exemple de corridors paneuropéens choisis.

Le sujet de la banque de données relative aux véhicules, respectivement celui du registre de véhicules doit, en même temps, être examiné en détail sous l'aspect du droit d'admission de la COTIF. La question de savoir de quelle manière l'OTIF doit remplir techniquement cette tâche, sera tout d'abord clarifiée, ce qui est raisonnable, dans le cadre de l'étude détaillée à ce sujet mise en œuvre par la Commission européenne. Il semble approprié de créer uniquement un seul registre de véhicules, dans la mesure où celui-ci se base en particulier sur les données importantes en matière d'admission.

4. L'harmonisation avec le processus législatif de l'UE est assurée. Cette harmonisation est obligatoire. L'objectif doit consister à développer les instruments du droit d'admission de la COTIF de manière à ce qu'il n'y ait pas de contradiction avec les conditions et les procédures applicables à l'intérieur de l'UE. Les membres de l'UE qui sont également Etats membres de l'OTIF ainsi que l'UE en tant que futur membre probable de l'OTIF avec un statut spécial conformément à l'article 38 de la COTIF 1999 doivent pouvoir soutenir le droit d'admission de la COTIF, si ce dernier doit avoir une importance étendue au service du trafic international ferroviaire :

- La mise à disposition rapide d'un projet de la première génération des Annexes des RU APTU sera également utile pour le "système de référence" de l'UE, qui, eu égard aux STI à élaborer en ce qui concerne le chemin de fer conventionnel, livre un aperçu des réglementations actuellement applicables dans les différents Etats membres. Il en découle ainsi très rapidement et très concrètement une base d'harmonisation.

- Pour que les instruments du droit d'admission de la COTIF puissent être mis en œuvre, le développement ultérieur sera forcément adapté au système de l'UE. La première condition est que la COTIF 1999 entre en vigueur. Ce n'est qu'après que la Commission d'experts techniques de l'OTIF pourra entrer en fonction. Selon les procédures prévues, l'UE pourra, même en tant que non membre de l'OTIF, exercer une influence décisive.

Afin de maîtriser les problèmes d'harmonisation, notamment pour engager les Etats en dehors de l'UE ainsi que l'OSJD, il est indispensable d'institutionnaliser rapidement un précurseur de cette Commission d'experts.

5. Il apparaît une nouvelle fois clairement à quel point l'intérêt devrait être grand que la COTIF 1999 entre rapidement en vigueur. Un tel intérêt existe également pour l'UE. L'Office central se penchera maintenant avec rapidité sur la révision du Règlement intérieur de l'Assemblée générale de l'OTIF. Cela doit permettre de déterminer les modalités de la participation de l'UE en tant que membre de l'OTIF, afin d'en disposer dès l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, respectivement pour la première Assemblée générale de la "nouvelle OTIF" qui se tiendra directement après."

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer

55ème session

Genève, 16-18 octobre 2001

Un représentant de l'Office central a participé, les 16 et 17 octobre 2001, à la 55ème session du Groupe de travail des transports par chemin de fer. Sur les 55 Etats membres de la CEE/ONU, des délégués de 13 Etats étaient présents ainsi que notamment des représentants des Communautés européennes, de la CEMT et de l'UIC. Le Groupe de travail a, entre autres, traité les questions suivantes qui figurent régulièrement sur son

ordre du jour : étude de la situation des chemins de fer dans les pays membres, détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation, facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international, accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), activités de recherche dans le domaine des transports ferroviaires, projet de chemin de fer transeuropéen (TER), application de l'heure d'été, et information sur les faits nouveaux dans divers domaines des transports par chemin de fer.

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Conférence diplomatique

Le Cap, 29 octobre - 16 novembre 2001

La Conférence diplomatique pour l'adoption d'une Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et d'un Protocole relatif aux questions spécifiques portant sur des matériels d'équipement aéronautiques s'est tenue au Cap du 29 octobre au 16 novembre 2001. Environ 300 délégués ont participé à la Conférence en tant que représentants de 68 Etats et de 14 organisations internationales.

M. Medard Rwelamira (Afrique du Sud) a été élu Président. La Commission plénière s'est réunie sous la Présidence de M. Antti Leinonen (Finlande), la Commission de vérification des pouvoirs sous la Présidence de Mme Joyce Thomson (Ghana) et le Comité des dispositions finales sous la Présidence de M. Kenneth O. Rattray (Jamaïque). Le Professeur Sir Roy Goode (Royaume-Uni) a été élu Président du Comité de rédaction. Sir Roy Goode avait été le rapporteur lors de la préparation de la Convention et la Conférence lui a aussi donné le mandat de préparer des notes explicatives en collaboration avec les Secrétariats de l'UNIDROIT et de l'OACI.

L'OTIF a été représentée, au cours de la première semaine de la Conférence, par un observateur. Le fait

qu'un représentant de l'OTIF ait participé, ainsi que le moment choisi, se sont avérés exceptionnellement appropriés. La Conférence a pu être convaincue de garder la structure prévue de la Convention dans la forme d'une Convention de base avec des Protocoles spécifiques aux matériels d'équipement. En effet, cette structure a une nouvelle fois été remise en cause par un certain nombre de participants à la Conférence, puisque l'industrie aéronautique craint non seulement que cette structure puisse apporter des complications, mais surtout que l'élaboration et l'adoption de la Convention puissent être retardées. Un argument substantiel à cet égard était le fait qu'un projet de Protocole ferroviaire avait déjà été traité pour la première fois au niveau des experts gouvernementaux en mars 2001.

La Conférence diplomatique a adopté la Convention et le Protocole aéronautique le 16 novembre 2001 et a ouvert les deux textes à la signature. 21 Etats ont signé la Convention et le Protocole aéronautique le jour même de la clôture de la Conférence.

L'UNIDROIT à Rome exercera la fonction de dépositaire pour la Convention de base ainsi que pour le Protocole aéronautique. Le Conseil de l'OACI a été invité à diriger et à surveiller une Commission préparatoire pour l'établissement de l'Autorité de surveillance et du Registre international. La Conférence diplomatique a de plus adopté une résolution selon laquelle les Etats participant à la négociation sont invités à poursuivre rapidement les travaux sur les projets de Protocoles relatifs au matériel roulant ferroviaire et aux équipements spatiaux.

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Projet de Protocole ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Groupe de travail "Chemins de fer"

Risch, 21 novembre 2001

Un séminaire organisé par le Président du Groupe de travail "Chemins de fer" (Railway Working Group - RWG), M. Howard Rosen, s'est tenu le 21 novembre 2001 à Risch dans le Canton de Zoug. Le but du séminaire était de présenter aux représentants de l'industrie suisse l'importance économique de la Convention de l'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement

mobiles et du Protocole ferroviaire y relatif. A cette occasion, M. Mutz, en tant que représentant de l'OTIF, a expliqué aux participants le rôle du Registre international et la manière dont ce registre est surveillé par l'Autorité de surveillance selon la Convention.

La réunion a suscité beaucoup d'intérêt et a eu un écho plutôt favorable, environ 20 personnes y ayant participé.

Utrecht, 29/30 novembre 2001

Le RWG s'est réuni sous la Présidence de M. Howard Rosen le 29 et 30 novembre à Utrecht. L'OTIF a été représentée par M. Mutz.

Le Président a tout d'abord informé les participants des résultats de la Conférence diplomatique du Cap et de l'état actuel des travaux concernant le Registre aéronautique.

La réunion a ensuite discuté la question du futur financement des activités du RWG. Jusqu'à présent, les employeurs des membres de ce Groupe de travail ont pris en charge leurs frais de voyage et leurs « frais de temps ». A l'avenir, ceci sera de moins en moins suffisant. Des ressources supplémentaires seront nécessaires pour financer aussi bien l'étude prévue de la rentabilité économique que les réunions destinées à présenter le projet à un plus grand nombre de personnes. En principe, celles-ci devraient être fournies par le secteur économique concerné.

Le point de l'ordre du jour « Examen des questions clef dans le Protocole qui se posent suite au Cap » a constitué un autre thème important: Le RWG a traité surtout les problèmes suivants :

1. Implications d'un élargissement possible du Registre international du matériel roulant ferroviaire à un « Registre de propriété » ;
2. « Opérations internes » ;
3. L'Immunité de l'Autorité de surveillance et de l'enregistreur ;
4. Compétence de la CE ;
5. Définition du terme leasing : conformément à la définition adoptée Au Cap, le système actuel de l'échange des wagons selon le RIV et le RIC peut être qualifié de leasing à court terme et peut donc constituer une garantie internationale de sécurité selon la Convention ;

6. Intérêt du garant à un enregistrement pour pouvoir défendre son droit de « possession paisible » (*uti possedetis*).

Un Comité de rédaction sous l'égide de l'UNIDROIT doit encore se réunir en février 2002, afin qu'un projet de Protocole révisé puisse être disponible à temps pour la réunion commune des experts gouvernementaux (17 au 19 juin). En revanche, la première session de la Registry Task Force pourra se tenir probablement en mars 2002.

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Stage de formation

Riga, 16-18 octobre 2001

Suite à l'adhésion de la Lettonie à la COTIF (v. Bulletin 5/2000, p. 337/338), les Chemins de fer lettons (LDZ) ont adhéré au CIT. Afin de répondre au besoin de formation concentré des LDZ, le CIT a organisé un stage de formation de deux jours (16/17.10.2001) en langue russe dans un centre de formation des LDZ à Riga, dont le thème principal a été le droit de transport des marchandises CIM. A la suite du programme organisé par le CIT, s'est tenu un troisième jour de stage (18.10.2001), ce dernier organisé par l'UIC. Dans le cadre de ce programme, l'occasion a été donnée à l'Office central de présenter et d'expliquer la nouvelle COTIF aux participants.

Outre 18 participants des LDZ, 12 collaborateurs des Chemins de fer de Lituanie, d'Estonie, de l'Ukraine et du Bélarus ont participé à ce stage, qui a fourni aux praticiens présents, qui jusqu'alors étaient plutôt familiarisés avec le SMGS1 et les tarifs et prescriptions de décompte y relatifs, un aperçu détaillé sur l'application de la COTIF en vigueur conformément aux prescriptions d'application du CIT, complété par une brève présentation du nouveau système applicable après l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius et – le troisième jour – par une présentation claire et expressive du système de décompte de l'UIC.

¹ Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer du 1.11.1951

Les connaissances acquises et la documentation distribuée seront indéniablement utiles dans le cadre de l'introduction et de l'application progressive du régime de la COTIF par les différents chemins de fer participant au trafic Ouest-Est.

Union arabe des chemins de fer (UACF)

Rabat, 31 octobre - 2 novembre 2001

Le Directeur général a été invité à participer au Xème Symposium scientifique de l'UACF et a eu l'occasion de présenter un aperçu général actuel sur l'importance de la COTIF 1999 ainsi que la situation et les défis de l'OTIF.

Le symposium a permis de mieux connaître la situation des chemins de fer dans les Etats arabes – et en Afrique – et de créer des contacts importants.

L'on peut retenir en tant que **conclusion** :

- L'UACF est indéniablement l'organisation importante pour les chemins de fer dans l'espace des Etats arabes – le terme « Etats arabes » n'étant pas défini avec précision. Il est apparemment possible d'y compter l'Egypte et les Etats du Maghreb, ce qui n'est pas le cas pour l'Iran et la Turquie.

L'UACF est portée par les chemins de fer, mais aussi ancrée, au niveau étatique, dans la politique (p. ex. par le biais de la Ligue arabe).

Elle semble actuellement être le principal instrument pour la définition et la promotion d'une politique ferroviaire transfrontalière avec, de fait, une base plutôt difficile, étant donné que les chemins de fer sont encore à forte orientation nationale. Il n'y a presque pas de trafic transfrontalier, un réseau correspondant n'existant pas.

L'on croit cependant avec conviction en l'avenir des chemins de fer. Il existe des conceptions pour un développement à grande échelle. Partout, des personnes manifestement compétentes s'engagent.

Cela se montre par exemple au Maroc.

- Dans les Etats arabes également, des réformes ferroviaires sont discutées ou même déjà engagées. Il n'y a toutefois pas de concept au niveau supranational, avec des obligations uniformes, comme cela est le cas dans l'espace de l'UE. Si

- obligations il y a, celles-ci se situent au niveau interne dans les différents Etats. Ceux-ci veulent limiter leurs contributions financières, les chemins de fer sont appelés à s'arranger. Pour cela, ils reprennent tout ce qui pourrait les aider dans le sens du « Bench Marking », mais aussi avec leurs propres méthodes appropriées (Maroc). Il est possible de constater, d'une manière générale, qu'il manque, au niveau national des différents Etats, une politique des transports intégrée qui attribue un rôle bien défini au chemin de fer, même si la politique fait preuve d'un intérêt pour le chemin de fer. Cet intérêt s'est manifesté par la présence de plusieurs Ministres des Transports au symposium.
- Il existe un potentiel de développement des chemins de fer, notamment pour le trafic trans-frontalier. Par ailleurs, l'UIC participe fortement à la promotion du chemin de fer dans l'espace arabe et en Afrique. L'accent est mis sur le trafic marchandises, une approche intermodale étant importante, notamment pour les Etats du Maghreb qui, par leurs ports, sont reliés au système de transports terrestres européen. Dans ce contexte, ils ne se limitent pas à leur espace, mais se tournent également vers le sud, même si la situation de départ est très difficile en Afrique. Il existe des plans concrets, p. ex. en Libye et en Egypte, pour la construction/l'aménagement de lignes ferroviaires vers le sud.
- Il se pose la question de l'importance/du rôle de la COTIF/de l'OTIF. Les Etats arabes et l'Afrique sont potentiellement orientés vers la COTIF. L'OTIF doit être active si l'intérêt que l'on lui porte doit être maintenu. C'est précisément dans cette optique que cela devrait être payant de rechercher l'aide de l'UE. Il conviendra maintenant d'examiner de près ce qui peut être fait en accord avec les objectifs et les moyens disponibles.

Union internationale des wagons privés (UIP)

Congrès 2001

Séville, 4-6 octobre 2001

Ce congrès, qui a lieu tous les trois ans, était cette fois-ci consacré au thème général « Les wagons P et l'avenir du fret ferroviaire ». Les bases pour une analyse détaillée de la situation ont été créées dans trois groupes de travail, qui ont approfondi le sujet selon des aspects techniques, commerciaux et politiques/juridiques.

L'OTIF, qui entretient traditionnellement de bonnes relations avec l'UIP, a été invitée à apporter une contribution dans le cadre du groupe de travail « questions politiques/juridiques » du point de vue de la COTIF 1999. Des extraits des énoncés du Directeur général de l'Office central sont reproduits ci-dessous :

« Le chemin de fer ne joue pas, dans le système de transport des marchandises, le rôle qu'il devrait jouer selon l'avis majoritaire qui prévaut en politique et dans la société.

Des remèdes qui promettent des solutions sont introduites de toutes parts. « Libéralisation » est le dénominateur général sous lequel se déroule un processus de réforme dirigé avec conséquence dans le cadre de l'UE.

* * *

Seule une idée réaliste des limites permet une idée réaliste des chances, sur lesquelles il faudra finalement se concentrer, avec la meilleure contribution possible de tous ceux qui sont intéressés au développement du chemin de fer dans le domaine du transport des marchandises. L'OTIF en fait partie.

Quel peut être l'apport de l'OTIF sous le dénominateur général de la libéralisation, que peut-il être dit de son point de vue en ce qui concerne les limites, respectivement les chances du chemin de fer dans le domaine du transport des marchandises ?

L'OTIF traite des Règles uniformes nécessaires au trafic international ferroviaire. Le quotidien en matière de politique, de planification et de marché des transports n'est pas de son ressort.

* * *

La contribution de l'OTIF est indéniablement la nouvelle COTIF 1999, qui attache une grande importance à la flexibilité dans le sens de la libéralisation et offre, pour ce faire, une réglementation consistante (complétée, par rapport à la COTIF 1980, par des règles concernant l'accès à l'infrastructure et l'admission de matériel ferroviaire) et ce, théoriquement, dans un espace géographique illimité.

Ceci peut être concrétisé dans l'optique des intérêts défendus par l'UIP :

Lors des délibérations de la Commission de révision eu égard à la COTIF 1999, les Etats membres représentés sont convenus, suite à une suggestion de l'UIC et du CIT, de renoncer à une réglementation du contrat

d'immatriculation en tant que type de contrat particulier. Le régime à créer devait être à caractère général, de manière à ce que la réglementation légale puisse être appliquée à toutes les formes d'utilisation contractuelle de wagons, c'est-à-dire pour :

- les wagons intégrés en tant que wagons réseaux dans le parc de wagons d'une entreprise de transport ferroviaire,
- les wagons intégrés jusqu'à aujourd'hui en tant que wagons P dans le parc de wagons d'une entreprise de transport ferroviaire,
- les autres types de wagons (« wagons ad hoc »).

Les Règles uniformes (RU) CUV (Appendice D à la COTIF 1999) reprennent l'institut juridique connu en trafic routier du « détenteur » qui ne doit pas obligatoirement être le propriétaire au sens du droit civil. Le détenteur utilise le wagon à long terme en tant que moyen de transport, alors que son partenaire contractuel peut constamment changer. Le nom du détenteur doit être inscrit sur le wagon.

Lorsque le wagon n'est pas utilisé en tant que moyen de transport, mais qu'il est une marchandise transportée, il s'agit non pas d'un contrat d'utilisation, mais d'un contrat de transport dans le cadre duquel, conformément à l'article 24 des RU CIM, la marchandise n'est pas traitée, en ce qui concerne la responsabilité, de la même manière qu'une marchandise ordinaire.

La réglementation de la responsabilité des RU CUV est en principe à caractère dispositif et, par conséquent, très souple; elle permet en particulier également des relations juridiques nouvelles, sans que le système actuel soit exclu.

La « canalisation » des droits, jusqu'alors assurée par le RIP, peut être obtenue par une subrogation, possibilité qui est expressément prévue.

Les RU CUV s'appliquent également aux contrats de pools.

Donc une flexibilité qui répond aux besoins du marché ! »

L'Office central intensifiera encore sa coopération avec l'UIP. Des intérêts similaires incitent à regrouper les forces dans le domaine du droit des wagons, mais aussi dans l'optique de la technique et de l'admission de véhicules ferroviaires (wagons). Il s'agit notamment de définir et de remplir le rôle de l'OTIF de manière à ce

que son utilité soit également pleinement reconnue par l'UIP.

Etudes

Le droit pénal ferroviaire en Allemagne

Wolfgang Kunz, Mag. rer. publ., Chef de section auprès de l'administration centrale du patrimoine ferroviaire fédéral à Bonn

A. Généralités

Les dangers émanant de l'exploitation ferroviaire et sa vulnérabilité vis-à-vis d'interventions perturbatrices ont conduit à l'existence, dans le droit pénal, d'"éléments constitutifs spécifiques au chemin de fer". Ce sont surtout les risques liés au mouvement de grandes masses et de forces de propulsion qui ont incité le législateur à placer la sécurité du chemin de fer et celle des personnes et des marchandises transportées sous une protection pénale particulière. Le législateur a toutefois renoncé à créer des lois spéciales séparées du code pénal¹, mais a jugé qu'un complément au droit pénal général était suffisant.

Les éléments constitutifs figurent notamment en tant que "délits constituant un danger public" dans la 27ème section du Code pénal allemand (StGB), étant donné que sont souvent concernées de nombreuses vies humaines, la santé d'un grand nombre de personnes ou d'importantes valeurs matérielles. L'élément constitutif du danger public a toutefois été supprimé, de sorte qu'un danger individuel suffit.

Toute disposition pénale destinée à protéger l'exploitation, l'installation ferroviaire, le voyageur ou la marchandise remise au chemin de fer au transport, peu importe que le lieu de l'action se situe à l'intérieur ou en dehors des emprises ferroviaires, fait partie du "droit pénal ferroviaire". La priorité est accordée à la sécurité du trafic ferroviaire et à l'"intégrité d'exploitation" de l'entreprise ferroviaire ("danger lié à l'exploitation").

¹ Afin de documenter le contenu différent de la pénalité, comme cela est le cas en France par la loi du 15 juillet 1845, cf. V. Ullmann, dans : Vergleichende Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts (Band IX), (Présentation comparative du droit pénal allemand et étranger (volume IX), 1906, n° 5.

Ne font pas parties du droit pénal ferroviaire toutes les dispositions pénales qui n'ont qu'un effet indirect sur la protection du trafic ferroviaire et qui n'ont pas été créées exclusivement ou principalement à cette fin ².

Le terme "droit pénal ferroviaire" n'est plus utilisé aujourd'hui ³, il a été remplacé par le terme générique "droit pénal des transports". Les éléments constitutifs spécifiques au chemin de fer ne figurent plus à part ni dans la statistique criminelle de la police ni dans la statistique en matière de poursuite pénale des autorités judiciaires.

Il est dépassé de différencier entre un droit pénal ferroviaire particulier - qui a trait uniquement aux employés des chemins de fer - et le droit pénal ferroviaire général - applicable à tous ⁴. Les éléments constitutifs qui ne concernent que l'exploitation ferroviaire et qui ont fait l'objet de dispositions particulières, peuvent néanmoins être délimités.

Malheureusement, les dispositions pénales n'ont pas été adaptées aux développements techniques et législatifs, si bien qu'une révision du "droit pénal ferroviaire" semble, aujourd'hui, appropriée. Même à l'intérieur du StGB, les termes "chemin de fer" ou "emprise ferroviaire" sont utilisés différemment (ainsi, ils ne concernent qu'en partie les transports publics). Une concordance terminologique avec d'autres normes ferroviaires, comme p. ex. le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer (EBO) devrait également être recherchée.

Le "droit pénal ferroviaire" est complété par des éléments constitutifs figurant dans des lois et des ordonnances et qui sont considérés comme des infractions. Ainsi, un certain nombre de dispositions du Code de la route (StVO) sert également à la protection du trafic ferroviaire ⁵.

En outre, la Loi générale sur les chemins de fer (AEG)⁶ prévoit des amendes en cas de non respect des obligations des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure (§ 28, I, n° 1-9 AEG), tout comme les dispositions d'application relatives aux réglementations concernant les amendes du § 28, I, n° 6-9 AEG figurant dans le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer (EBO)⁷ et dans le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer à voie étroite (ESBO)⁸. Dans ces règlements sont réglés l'accès et l'utilisation des emprises ferroviaires et des véhicules (§ 62) et le comportement sur le territoire des emprises ferroviaires (§ 63). La dégradation du chemin de fer et des actes perturbant l'exploitation sont interdits (§ 64). Ces violations sont en partie considérées comme des infractions (§ 64 b EBO; § 49 ESBO).

En tant que disposition d'application de la disposition relative aux amendes du § 10, al. 1, n° 1, al. 2, al. 3 de la Loi relative au transport de marchandises dangereuses, il convient de citer l'Ordonnance relative au transport national et transfrontalier de marchandises dangereuses par chemin de fer (GGVE)⁹ et la Loi sur la garantie de fonctionnement du trafic (VerkehrssicherstellungsG)¹⁰, avec les dispositions pénales et les dispositions relatives aux amendes aux § 26, n° 1 et 28, n° 1, respectivement en tant que disposition d'application relative au § 26, n° 1, l'ordonnance relative à la garantie de fonctionnement du trafic ferroviaire¹¹.

Des dispositions pénales et des dispositions relatives aux amendes sont finalement comprises dans les lois relatives aux chemins de fer et les ordonnances correspondantes des Länder.

Le StGB n'essaie pas de définir lui-même le terme "chemin de fer", mais en laisse le soin à la jurisprudence qui veut appliquer les dispositions pénales au-delà du "trafic ferroviaire". Au sens le plus large du terme, le

2 Werner Hausteil, Die Eisenbahnen im öffentlichen Recht (Les chemins de fer dans le droit public) (Francfort/M. : Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft) 1960, § 167; le fait que ces dispositions pénales se réfèrent également à d'autres modes de transport, tels que le trafic aérien et maritime, n'est pas pris en considération dans cette étude.

3 Toutefois encore chez Eger, Eisenbahnrecht (droit ferroviaire) (Leipzig: Gloeckner), 1910, § 44.

4 Les dispositions pénales particulières relatives aux agents des chemins de fer ont entre temps été supprimées (§§ 316, 2ème phrase, 319, 320, dans la teneur du StGB 1871).

5 Conformément à la StVO, sont passibles d'une amende p. ex. l'arrêt sur des passages à niveau (§ 12, al. 1, n° 5, § 49, al. 1, n° 12) et le comportement incorrect aux passages à niveau (§§ 19, 49, n° 19 a).

6 Du 27.12.1993 (Bundesgesetzblatt (Journal officiel) - BGBl. - 2378, 2396).

7 Du 8.5.1967 (BGBl. II 1563; dernière loi de modification du 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2422).

8 Du 25.2.1972 (BGBl. I 269; dernière loi de modification du 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2423).

9 Dans la teneur du 10.6.1991 (BGBl. I 1224; dernière loi de modification du 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2420).

10 Dans la teneur du 8.10.1968 (BGBl. I 1082; dernière loi de modification du 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2420).

11 Du 9.9.1976 (BGBl. I 2730; loi de modification du 27.12.1993, BGBl. I 2378).

chemin de fer est un “moyen de transport circulant sur une voie guidée moyennant des rails métalliques, sur laquelle sont transportées des personnes et des marchandises dans des véhicules spécialement aménagés à cette fin et propulsés au moyen d’une force humaine ou animale, de leur propre poids, de la pression de l’air, de la vapeur d’eau, de la vapeur ou de l’électricité.”¹².

Par conséquent, seul le trafic réalisé sur des voies guidées peut être considéré comme “chemin de fer” au sens du StGB. En général, seuls les véhicules guidés servent au transport des masses. Ils circulent en grandes unités (trains) à vitesse élevée, les distances de freinage et les périodes de démarrage sont importantes et ils sont liés à des horaires. Seuls ces éléments justifient la protection pénale particulière, qui est indépendante du moyen de propulsion ou de la fonction spécifique (chemins de fer industriel, chemins de fer miniers etc.).

Dans une jurisprudence constante, la Cour suprême (Reichsgericht) a admis que par “chemin de fer”, l’on entendait également tout chemin de fer vicinal mécanique¹³. La question de savoir si le chemin de fer sert l’intérêt public ou privé ou si le trafic ferroviaire régulier a déjà débuté ou s’il se trouve encore en phase d’essai est sans importance. La question de savoir si le train est à l’arrêt ou en mouvement est également sans importance pour la protection pénale. Etant donné que la priorité accordée à la sécurité de l’exploitation ferroviaire, chaque type de train et chaque marche ou circulation de manoeuvre tombe sous cette protection. Une importance particulière des chemins de fer en raison de la sécurité de l’Etat ou de l’importance militaire des chemins de fer n’est, aujourd’hui, plus de mise¹⁴.

L’application des dispositions pénales spécifiques au chemin de fer se basera donc uniquement sur les caractéristiques techniques modernes et les particularités spécifiques du trafic ferroviaire d’aujourd’hui.

B. Eléments constitutifs spécifiques

a) L’élément constitutif de l’intervention dangereuse dans l’exploitation ferroviaire (§ 315 StGB)

1. L’élément constitutif d’une atteinte à la sécurité du transport ferroviaire (ou plus exactement : une atteinte à la sécurité de l’exploitation ferroviaire) est donné, lorsque l’auteur détériore, détruit ou retire des emprises ferroviaires ou des moyens de transport ou lorsqu’il transmet des signes ou des signaux erronés ou lorsqu’il crée, d’une autre manière, un obstacle ou lorsqu’il commet une intervention similaire, tout aussi dangereuse¹⁵. En raison des modifications intervenues en 1952¹⁶, cette règle a été appliquée à tous les chemins de fer publics et privés circulant sur des voies particulières¹⁷. Cela n’est plus compatible avec le libellé actuel de la loi, étant donné que l’élément constitutif “sur une voie particulière” a depuis été supprimé.
2. L’intervention doit toucher le déroulement du processus technique et non pas l’exploitation administrative ou commerciale de l’entreprise ferroviaire. Une intervention dangereuse en ce sens existe lorsque l’auteur intervient dans l’exploitation ferroviaire et, par là même, porte préjudice à la sécurité d’exploitation du chemin de fer et crée un danger. Ce fait est également donné lorsque l’auteur aggrave par une violation de ses obligations un danger d’exploitation déjà existant qu’il n’a pas causé. L’intervention doit entraîner une circonstance prouvable mettant en danger la vie, même si ce n’est que celle d’un seul individu, ou représentant un risque pour des biens matériels importants. Il est nécessaire que la situation générale résultant de cette intervention recouvre en soi un danger et qu’un dommage soit possible, sans que ce dernier ne se produise effectivement. Les personnes ou les marchandises pour lesquelles un danger existe, ne doivent pas être impliquées dans

12 Cf. Meyers Großes Konversationslexikon (Grand lexique de conversation Meyer), 1893/1989.

13 Mais pas un chemin de fer tracté par des chevaux : Décisions de la Cour suprême (Reichsgericht) en affaires pénales (RGSt), volume 12, 205.

14 Conformément à l’article 4 de la loi d’introduction du StGB 1871, le crime de la mise en danger intentionnelle d’un transport était passible de la peine de mort lorsqu’il était commis sur le théâtre de la guerre ou dans une partie de l’empire déclarée comme étant en état de guerre.

15 Le terme courant “transport” ne doit pas être interprété comme étant le moyen de transport (y compris l’objet du transport). Le législateur s’est déjà penché sur les difficultés à définir le terme “exploitation” dans le projet de StGB de 1893 (!).

16 Loi portant modification du StGB du 28.6.1935 (Reichsgesetzblatt I 893) (Journal officiel de l’empire I 893) et loi relative à la sécurité de la circulation routière du 19.12.1952 (BGBl. I 832).

17 Les trains-ferrys sont protégés par l’élément constitutif “intervention dans le trafic maritime”.

l'exploitation ferroviaire ou dans le transport lui-même¹⁸. Conformément au n° 245, al. 3 des lignes directrices relatives à la procédure pénale et d'amende (RiStBV), il y a, en règle générale, un danger dès que le conducteur de la locomotive doit procéder à un freinage d'urgence.

3. L'intervention constituant l'élément constitutif peut, p. ex., être donnée par l'arrêt non autorisé d'un train par interruption de la conduite de frein, le bris d'une barrière de passage à niveau par un véhicule routier, le franchissement des voies à un endroit interdit, la projection de peinture sur les indications portées sur les wagons, le fait d'ôter un sabot d'arrêt (qui doit empêcher le wagon de partir à la dérive), le desserrage non autorisé des freins, la mise en marche de véhicules à l'arrêt ou le franchissement d'un signal d'arrêt. L'élément constitutif de la création d'obstacle peut être donné par la projection de pierres sur la locomotive du train en marche¹⁹. L'approche à vitesse non réduite d'un camion à un passage à niveau non protégé peut constituer une intervention similaire (à celle de la création d'un obstacle) qui porte atteinte à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. La loi n'exige pas que l'obstacle se trouve directement sur les voies, mais qu'il y exerce ses effets²⁰.

Une intervention constituant un élément constitutif est également donnée lorsque des agents créent un danger par négligence de leurs obligations. A ce titre, l'on peut citer p. ex. la non fermeture de barrières et la non suppression de défauts au niveau des véhicules et des emprises ferroviaires. L'omission du contrôle de l'exploitation d'un chemin de fer privé par un agent de l'autorité de surveillance ne constituait pas, dans ce cas (il s'agissait toutefois d'un téléphérique), une intervention "similaire" au sens de cette disposition²¹.

Lorsqu'un véhicule ferroviaire circule non pas en fonction de signaux mais, pour des raisons particulières, "à vue", une "intervention similaire" du conducteur de la locomotive ou de l'engin de traction peut résider dans le fait qu'il circule à une vitesse à laquelle la distance de freinage est plus

longue que la distance du point dangereux. Celui qui fait effectuer des travaux de voie sans respecter les dispositions spécifiques et crée ainsi un danger de déraillement du train en raison d'une distorsion de voie, est, conformément au StGB, § 315, al. 1, n°4, répréhensible en raison d'une "intervention similaire tout aussi dangereuse" dans le trafic ferroviaire. Etant donné qu'une légère inadvertance de la part d'un agent du chemin de fer peut déjà causer une perturbation de l'exploitation, il sera éventuellement procédé dans le cas d'une faute et d'une conséquence du délit négligeables selon le § 153 a, al. 1 StGB (non-lieu) (RiStBV n° 259, al. 4).

b) L'élément constitutif de l'atteinte à la sécurité du trafic ferroviaire (§ 315 a StGB)

1. Suite à la loi relative à la sécurité du trafic routier du 19 décembre 1952, le StGB regroupe, dans un nouveau § 315 a, tous les éléments constitutifs basés sur la violation de règles de comportement relatives à la circulation et qui requièrent également une atteinte à la sécurité du trafic ferroviaire. Il est nécessaire que le comportement de l'auteur mette en danger la vie d'un tiers ou constitue un risque pour les biens d'une valeur importante appartenant à un tiers.

La relation du § 315 du StGB avec le § 315 a du StGB est insatisfaisante. Le § 315 du StGB veut certes apparemment porter sur les interventions de nature plus dangereuses que celles mentionnées au § 315 a²² du StGB, mais il n'est pas possible de motiver la raison pour laquelle les infractions commises dans le cadre de la conduite d'un véhicule mentionnées au § 315 a, al. 1, n° 2 du StGB ne doivent pas tomber sous le § 315, al. 1, n° 4 du StGB, étant donné que le danger créé par ces infractions doit être la même dans les deux dispositions. Lorsque les conditions du § 315 du StGB sont données, une condamnation selon le § 315 a du StGB n'entre plus en considération. A l'inverse, le § 315 a du StGB n'exclut pas le § 315 du StGB²³.

2. L'élément constitutif objectif requiert que l'auteur conduise un véhicule sur rail, alors qu'il n'est pas en mesure d'en assurer la conduite en toute

18 Décisions de la Cour suprême (Bundesgerichtshof) en affaires pénales (BGHSt), volume 6, 1(4); ainsi des personnes qui accompagnent ou viennent chercher un voyageur, qui habitent le long de la ligne ferroviaire ou utilisent un passage à niveau.

19 RGSt, volume 61, 362.

20 RGSt, volume 51, 77.

21 BGHSt, volume 10, 404; suite au BGHSt, volume 8, 8 (11).

22 BGHSt, volume 21, 173; Schönke/Schröder, Kommentar zum Strafgesetzbuch (Code pénal), 24ème édition 1991, § 315 a, 1.

23 BGHSt, volume 21, 173.

sécurité, et ce en raison de la prise de substances enivrantes ou suite à une insuffisance mentale ou corporelle. Est conducteur celui qui, sous sa propre responsabilité, met en mouvement et dirige le véhicule au moyen de forces de propulsion²⁴. Il n'est pas nécessaire que le conducteur se trouve en permanence à bord du véhicule. Par ailleurs, cette définition s'applique également aux chemins de fer influencés par la technique moderne, c'est-à-dire qui ne sont pas conduits directement par le conducteur. Un véhicule peut également être conduit par plusieurs conducteurs²⁵.

Il n'existe pas, pour le trafic ferroviaire, de valeurs fixes en ce qui concerne l'incapacité de conduire le véhicule en raison de la prise de substances enivrantes. Les valeurs limites déterminées par la jurisprudence pour le trafic routier ne sont pas utilisables pour le § 315a du StGB, étant donné que le trafic régi par le § 315 a du StGB est effectué selon des règles différentes. Selon la Cour d'Appel de Hamm²⁶, le conducteur d'une motrice ayant un taux d'alcoolémie de 2,65 pour mille doit être considéré comme étant dans l'incapacité absolue de conduire.

Du point de vue juridique, il n'existe aucune possibilité de retirer la licence, une telle mesure n'étant pas, à l'inverse du trafic routier, prévue. Des véhicules terrestres propulsés par une machine liée à une voie ferrée, ne sont pas des véhicules automobiles au sens du § 69 du StGB. C'est la raison pour laquelle la Cour d'Appel suprême de Bavière a annulé un arrêt correspondant, par lequel la licence avait été retirée à un conducteur de locomotive en raison du fait qu'il semblait inapte à conduire toute sorte de véhicule automobile. Du point de vue de la politique en matière de criminalité, il est toutefois difficilement compréhensible pourquoi l'auteur, qui conduit un véhicule ferroviaire en état d'ivresse, devrait être exclu de cette mesure²⁷.

3. En outre, le responsable de la sécurité du trafic peut être puni lorsqu'il commet une violation grave des

24 BGHSt, volume 14, 187; volume 18, 8; Oberlandesgericht Celle, Monatsschrift für Deutsches Recht (MDR) (Cour d'appel de Celle, publication mensuelle relative au droit allemand), 1973, 335.

25 BGHSt, volume 13, 227.

26 Cour d'appel de Hamm, Neue Juristische Wochenschrift (NJW) (Nouvelle revue juridique hebdomadaire) 1969, 192.

27 Bayerisches Oberstes Landgericht (Cour d'Appel suprême de Bavière) 1 St RR 59/93.

règles juridiques servant à la sécurité du trafic ferroviaire. Le terme de règles juridiques précise qu'il doit s'agir d'instructions à caractère de norme juridiques, c.-à-d. de lois nationales formelles ou d'ordonnances juridiques et non pas simplement de règles administratives. Les directives internes des entreprises de transport ferroviaire sont exclues dans la mesure où elles ne servent pas à la concrétisation d'obligations motivées p. ex. par des ordonnances juridiques²⁸. Les règles juridiques applicables sont le Règlement relatif aux transports par chemin de fer (EVO), le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer (EBO)²⁹, le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer à voie étroite (ESBO), le Règlement relatif à la signalisation ferroviaire (ESO), le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des tramways (BOStrab) et le Règlement relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (GGVE).

Outre le conducteur du véhicule, est responsable de la sécurité celui qui, en raison de sa position ou de la situation réelle, est chargé d'assurer que certaines opérations liées au trafic se déroulent en sécurité, c.-à-d. dans la limite du danger social adéquat existant dans le déroulement ordinaire du trafic. Parmi ces personnes comptent p. ex. celles qui sont responsables du choix de gardes-barrières répondant aux exigences requises en matière de personnalité et de caractère³⁰. Le § 315 a, al. 1, n° 2 du StGB ne s'applique pas aux tierces personnes. Celles-ci ne peuvent être punissables que selon le § 315 du StGB³¹.

c) L'élément constitutif de la perturbation des entreprises publiques (§ 316 b StGB)

L'intervention non autorisée dans l'exploitation ferroviaire, qui ne doit pas forcément entraîner un danger ou une perturbation de la sécurité de

28 Landgericht Mainz (Tribunal de grande instance de Mayence), MDR 1982, 597.

29 Cour d'appel de Karlsruhe, Verkehrsrechts-Sammlung (VRS) (collection de droit de transport) 1957, 411.

30 Bundesgerichtshof (Cour suprême), arrêt du 2.2.1978 - 4 StR 518/77.

31 Dans la teneur originale du StGB (1971), le § 316, al. 2 prévoyait expressément une réglementation pénale relative aux "personnes chargées de diriger les transports ferroviaires et de surveiller le chemin de fer et le service de transport". Cette disposition a été supprimée par la loi de modification du 28.6.1935.

l'exploitation et, par ce fait, ne remplit pas les conditions du § 315 du StGB, peut remplir l'élément constitutif de la perturbation des entreprises publiques. Tel le fait d'empêcher ou de perturber l'exploitation ferroviaire en détruisant, détériorant, enlevant, modifiant ou rendant inutilisable une chose servant à l'exploitation publique ou la soustraction de la force électrique destinée à l'exploitation. Ainsi n'est pas protégée la sécurité de l'exploitation au sens strict, mais le déroulement sans entrave et fiable de l'exploitation. Il n'est question que du déroulement technique et non pas des processus administratifs et commerciaux de l'entreprise ferroviaire. La priorité est accordée à l'intérêt public à pouvoir utiliser une entreprise destinée au public et non pas l'intérêt du propriétaire à sa propriété ou à la rentabilité de son entreprise, étant donné qu'aujourd'hui encore, la qualité de vie de la population et la vie économique dépendent, dans une large mesure, notamment dans les zones à forte densité, des entreprises publiques.

L'intervention doit porter sur la chose servant à l'exploitation (p. ex. des parties de véhicules importantes à l'exploitation, des conduites de freins, des stocks de pièces de rechange et des dépôts de carburant).

En principe, le fait d'empêcher l'exploitation en ayant recours à la violence ou à la menace (p. ex. vis-à-vis de l'agent-circulation) et la perturbation de l'exploitation par le personnel ferroviaire lui-même (p. ex. au moyen d'une grève licite ou illicite, "une grève du zèle", une absence du service) est également pris en compte. Afin de ne pas exagérer la protection pénale, il est nécessaire, dans de tels cas, que l'ensemble de l'exploitation, ou du moins une grande partie, soit perturbée, entravée ou mise en danger. Le prestataire du service de transport peut également être coupable, s'il arrête l'exploitation, alors que la concession prévoit l'obligation de maintenir l'activité de transport. Font parties des entreprises publiques les installations publiques ou des entreprises de droit privé qui fournissent des services de transport ferroviaire ou gèrent une infrastructure ferroviaire (§ 2, al. 1 AEG). A cette fin, il est nécessaire de posséder une concession de droit public ouvrant le droit à quiconque d'utiliser les installations de l'entreprise de transport. Les chemins de fer industriels, les chemins de fer miniers, les chemins de fer portuaires et les tramways ne font pas partie de cette catégorie³².

32 Avis différent : Cour d'Appel de Celle, Versicherungsrecht

Lorsqu'un élément constitutif selon le § 316 b du StGB n'est pas donné, mais qu'il y a une perturbation de l'exploitation, il peut quand même y avoir un acte de mise en danger ou de perturbation de l'exploitation correspondant à une infraction, comme p. ex. dans le cas de l'interdiction d'accès aux installations ferroviaires, de restrictions auxquelles sont soumises les véhicules routiers sur des passages à niveaux et de l'interdiction de jeter des objets hors des véhicules ferroviaires selon l'EBO³³.

d) L'élément constitutif de la perturbation d'installations de télécommunication (§ 317 StGB)

Conformément au § 317 du StGB, l'entrave ou la perturbation intentionnelle ou par négligence d'une installation de télécommunication servant à des fins publiques moyennant son retrait ou sa dégradation est passible d'une peine. Il s'agit d'installations télégraphiques pour la transmission de messages, d'installations téléphoniques et d'installations radio-électriques (installations d'émission et de réception, au moyen desquelles l'émission ou la réception de messages, de signes, d'images ou de sons peut se faire sans ligne de jonction ou par utilisation d'oscillations électriques le long d'un conducteur)³⁴ (§ 1 de la loi relative aux installations de télécommunication). Les installations de télex et les installations de signaux sont également incluses. La poste pneumatique ou les installations de sonnerie ne sont pas touchées par ce paragraphe. En revanche, ce dernier est applicable aux téléphones et installations radio-électriques des chemins de fer, étant donné que ceux-ci sont réservés à des fins publiques. Il n'est pas nécessaire qu'ils soient accessibles à une utilisation publique.

Les installations de télécommunication utilisées uniquement pour les communications internes d'une administration ou d'une entreprise de transport³⁵ (p. ex. le réseau téléphonique auto-

(Droit relatif aux assurances) 1928, 129; Finger, Eisenbahngesetze (Lois relatives aux chemins de fer), 6ème édition 1970 (Munich : Beck), § 316 b, 1 b.

33 Le § 316 b StGB sert de la même manière à la protection des trains-ferrys.

34 Loi relative aux installations de télécommunication du 6.4.1892 dans la teneur de la communication du 17.3.1977 (BGBl. I p. 459, 573), § 1, deuxième phrase.

35 RGSt, volume 34, 249; également Straßenbahn- Aktiengesellschaft: Reichsgericht, Goldammers Archiv (Société anonyme de transports par tramways : Cour suprême, archives

matique de la Deutsche Bahn AG, les liaisons radio sol-trains, les liaisons radio de gare, les liaisons radio d'entreprise, les commandes des locomotives à distance par radio, les lignes d'annonce des trains, les téléphones de block) servent également à des fins publiques.

L'élément constitutif est donné indépendamment de la question de savoir si le chemin de fer est exploité sous une forme d'organisation de droit privé ou en tant qu'entreprise étatique. La seule condition requise est que l'entreprise doit exercer une activité de transports ferroviaires publics ou fournir une prestation d'infrastructure ferroviaire destinée aux transports ferroviaires publics. Dans de nombreux cas, la perturbation d'une installation de télécommunication représentera également un délit de mise en danger d'un transport au sens du § 315 du StGB respectivement du § 316 b du StGB³⁶.

e) L'élément constitutif de la destruction d'ouvrages de construction (§ 305 StGB)

Dans les cas où le fait de détruire intentionnellement ou d'endommager des emprises ferroviaires ou des moyens de transport du chemin de fer ne constituent pas, en même temps, une atteinte dangereuse à la sécurité conformément au § 315 du StGB, ou un acte d'empêchement ou de perturbation conformément au § 316 du StGB, le § 305 du StGB accorde aux chemins de fer une protection juridique allant au-delà du § 303 du StGB (cas qualifié de dommage matériel).

Le § 305 du StGB traite la destruction complète ou partielle d'un chemin de fer dans le sens des installations fixes du chemin de fer, à savoir des ouvrages de construction, tels que, entre autres, les barrages, les ponts, l'infrastructure de la voie, la superstructure avec les rails, les voitures et les locomotives ne faisant pas partie de ces installations³⁷. Cette disposition s'applique même

aux lignes en cours de construction, aux lignes avariées ou aux lignes déjà abandonnées³⁸.

L'acte doit être constitué par le fait de détruire partiellement une chose ou différentes parties de cette chose, qui servent à remplir sa fonction, à les rendre inutilisables ou à empêcher, par cet acte, que cette chose remplisse une ou plusieurs de ses fonctions. La séparation des éléments, même sans perte de substance des différentes parties, peut correspondre à une destruction. Le fait de déplacer des rails constitue une destruction partielle du fait que la liaison d'une installation, nécessaire pour remplir la fonction prévue, est détruite³⁹. Il est toutefois plutôt rare qu'un chemin de fer soit complètement ou partiellement détruit sans que la sécurité de l'exploitation ferroviaire au sens du § 315 du StGB soit en même temps mise en danger⁴⁰.

De tels cas de dommages matériels ne sont pas des délits nécessitant une plainte de la part de la victime, mais doivent être poursuivis d'office.

f) Activité d'espionnage aux fins de sabotage (§ 87 StGB)

En vertu de ce paragraphe est passible d'une peine celui qui exerce une activité d'espionnage aux fins de sabotage et met en danger le trafic ferroviaire ou des entreprises publiques (comme les entreprises ferroviaires). Des actes de sabotage sont ceux qui correspondent à l'élément constitutif des §§ 305, 315, 315 b, 316 b et 317 du StGB.

g) Sabotage portant atteinte à la Constitution (§ 88 StGB)

Exerce une activité de sabotage portant atteinte à la Constitution celui qui empêche entièrement ou partiellement le fonctionnement d'entreprises ou d'installations servant aux transports publics ou d'installations de télécommunication servant à des fins publiques ou les soustrait à la fonction à laquelle elles sont destinées et les utilise donc intentionnellement pour tenter de porter atteinte à l'existence ou à la sécurité de la République

Goldammer), volume 51, 50.

36 Lorsqu'un agent du chemin de fer était condamné en raison d'un "danger d'exploitation du télégraphe", il pouvait en même temps être déclaré inapte à un emploi dans le service ferroviaire ou télégraphique (§ 319 StGB, ancienne teneur). Les préposés d'entreprises ferroviaires ou les directeurs d'entreprises étatiques étaient passibles d'une peine s'ils ne licenciaient pas immédiatement un tel agent (§ 320 StGB, ancienne teneur).

37 RGSt, volume 55, 169.

38 RGSt, volume 30, 247; décisions des Cours d'Appel en affaires pénales, volume 2, 210.

39 RGSt, volume 55, 169.

40 Conformément au § 90 StGB, ancienne teneur, le fait de livrer un chemin de fer à l'ennemi ou de le rendre inutilisable au profit de l'ennemi constituait un acte de haute trahison.

fédérale d'Allemagne ou à des principes constitutionnels. Toutes les entreprises ferroviaires et entreprises d'infrastructure ferroviaire servants aux transports publics peuvent être considérées comme des entreprises publiques bénéficiant d'une protection particulière. L'élément constitutif est déjà donné lorsque p. ex. l'auteur met hors de fonction une installation d'exploitation en perturbant les communications radio. L'élément constitutif du § 316 b du StGB ou du § 317 du StGB peut être réalisé en même temps.

C. Eléments constitutifs généraux

a) L'élément constitutif de la violation de domicile (§ 123 StGB)

La disposition du § 123 du StGB relative à la violation de domicile a également une grande importance pratique en ce qui concerne les chemins de fer publics, dans la mesure où selon ce paragraphe, est passible d'une peine, celui qui s'introduit illicitement dans des locaux fermés ou destinés à un service public ou aux transports publics ou qui y séjourne sans autorisation.

Le droit de propriétaire des chemins de fer s'étend aux bureaux, à la propriété clôturée (p. ex. les voies clôturées d'une gare malgré l'interruption de la clôture pour les voies de passage⁴¹) ou aux locaux fermés destinés aux transports publics. Sont destinés au transport public des voyageurs ou des marchandises et généralement accessibles, les halles à marchandises, les passages souterrains, les salles d'attente et les halles des gares⁴². Des choses mobiles peuvent également contenir des locaux fermés, comme p. ex. les fourgons à bagages et les compartiments de service dans les voitures. Le séjour non autorisé sur un quai de gare peut également constituer une violation de domicile⁴³.

Dans les locaux des exploitations concédées par le chemin de fer (p. ex. les buffets de gare, les points de vente, les kiosques), le droit de propriétaire appartient en premier lieu à l'administration du chemin de fer⁴⁴. Toutefois, lorsque le bailleur de

l'exploitation secondaire est tenu par son contrat de bail d'assurer l'ordre dans les locaux qui lui ont été assignés, celui-ci est également en droit d'exercer le droit de propriétaire⁴⁵. Les chemins de fer ont en outre défini dans leurs contrats de bail pour les buffets de gare qu'ils exercent, en principe, eux-mêmes⁴⁶ leur droit de propriétaire.

b) L'élément constitutif du vol (§ 242 StGB)

Lorsque des choses ont été perdues sur le terrain de l'entreprise ferroviaire, celle-ci en obtient le droit de garde, étant donné qu'elle peut réellement prendre possession de ces choses et qu'elle a une volonté correspondante d'en disposer. Le droit de garde du chemin de fer est reconnu p. ex. dans les salles d'attente des gares, sur des quais protégés par des barrières⁴⁷, dans des voitures en tant que locaux fermés⁴⁸ ou sur des installations de voies.

Celui qui trouve des choses perdues sur le terrain d'une entreprise ferroviaire et en prend possession sans autorisation et avec l'intention de se l'approprier illicitement, ne sera pas puni pour soustraction frauduleuse conformément au § 246 du StGB, mais selon le § 242 du StGB⁴⁹. Cet élément constitutif peut également être commis par des agents du chemin de fer⁵⁰.

c) L'élément constitutif de l'utilisation frauduleuse d'un service de transport (§ 265 a StGB)

L'utilisation d'un service de transport dans l'intention de ne pas rémunérer ce service (fraude) peut être passible d'une sanction non seulement en

41 RGSt, volume 54, 20.

42 Cour d'Appel de Brême, NJW 1962, 1453; Cour d'Appel de Celle, MDR 1966, 944.

43 Cour suprême (Reichsgericht) dans : Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen (Eger : Décisions en matière de droit ferroviaire), volume 1, 375; volume 7, 326.

44 RGSt, volume 36, 188.

45 GST, volume 36, 188.

46 RGSt, volume 41, 416.

47 RGSt, volume 54, 231.

48 Cour d'Appel de Jena, Deutsche Justiz (Justice allemande) 1939, 1402; autre avis : Cour d'Appel de Hamm, Juristen-Zeitung (Journal des juristes), 1951, 307.

49 Conformément au § 243 du StGB, ancienne teneur, l'élément constitutif du vol grave était donné lorsque dans un chemin de fer ou dans une gare une chose faisant partie des bagages ou d'autres objets faisant l'objet du transport étaient volés en coupant ou en retirant les moyens de fixation ou en utilisant de fausses clés ou d'autres outils n'étant pas destinés à l'ouverture correcte; BGHSt, volume 2, 260.

50 En raison de l'organisation de droit privé de la Deutsche Bahn AG, l'élément constitutif du détournement d'objets en garde (§ 133) ne sera, à l'avenir, plus applicable, étant donné que les objets ne s'y trouvent plus en garde publique ou à des endroits prévus à cette fin.

vertu du § 263 du StGB, mais aussi du § 265 a du StGB. Cette disposition comporte un élément constitutif regroupant les différents éléments constitutifs de l'escroquerie, élément décisif lors de l'utilisation frauduleuse d'un service de transport.

Est considéré comme transport par un moyen de transport tout transport de personnes ou de choses par une entreprise de transport publique ou privée, indépendamment de la question de savoir s'il s'agit d'un transport de masses du chemin de fer ou d'un transport individuel.

L'utilisation frauduleuse d'un service de transport est donnée lorsque l'auteur donne, lors de l'utilisation du service, l'impression d'être en règle, ou lorsque l'utilisation illicite se fait en évitant les mesures de sécurité et les installations de contrôle créées pour empêcher une utilisation illicite⁵¹. Le service utilisé doit être un service payant. Un comportement discret ou inactif peut suffire. Du point de vue de la politique en matière de criminalité, il est judicieux de prendre également en considération le fait de recourir ouvertement au service, ainsi lorsque quelqu'un utilise un moyen de transport accessible sans contrôle sans être muni d'un titre de transport⁵². Le fait de suivre discrètement l'ensemble des usagers sans avoir à franchir une barrière ou un sas doit être considéré comme un comportement servant à cacher l'intention de fraude⁵³, tout comme le fait de monter dans un véhicule par un accès réservé aux passagers munis d'un titre de transport valable. Le fait de ne pas composer le billet lors de l'accès au véhicule, tout en donnant l'impression d'y procéder, est également un élément constitutif.

Dans le cas d'un acte de tromperie individuelle, p. ex. du personnel d'accompagnement du train au moyen d'un titre de transport non valable, il s'agit,

en règle générale, d'une escroquerie, auquel cas le § 265 a du StGB ne s'applique pas (il en va de même lors de manipulations du composteur, de modifications du titre de transport etc.).

d) Véhicules ferroviaires participant à la circulation routière (§ 315 d StGB)

1. Dans la mesure où des véhicules ferroviaires participent à la circulation routière, seules les dispositions relatives à la protection de la circulation routière sont applicables (§§ 315 b, 315 c StGB). L'absence d'une plate-forme de voie signifie, en général, que les véhicules ferroviaires sont assimilés à la circulation routière. Dans ce cas, ces véhicules ne bénéficient pas d'une protection particulière, étant donné qu'ils circulent sur une route publique et participent à la circulation routière, mais sont soumis au droit relatif à la circulation routière du Code de la route (StVO).

Une participation à la circulation routière n'est pas donnée lorsqu'un véhicule ferroviaire circule uniquement sur une plate-forme de voie qui lui est propre. Seuls les §§ 315 et 315 a StGB entrent alors en considération⁵⁴.

Le conducteur d'un véhicule ferroviaire participe au trafic ferroviaire lorsqu'il ne doit *pas* adapter son comportement aux conditions de la circulation routière qui l'entoure. Cela est le cas lorsqu'une plate-forme de voie particulière est réservée au trafic ferroviaire. Ce cas de figure se présente, en ce qui concerne l'espace d'intersection d'une ligne ferroviaire avec une route, lorsque le passage est assuré par des croix de Saint-André ou des signaux (§ 19 StVO) et le véhicule ferroviaire est prioritaire par rapport à la circulation routière⁵⁵.

Cela est également le cas lorsque le chemin de fer circule de part et d'autre de la route croisée sur sa propre plate-forme de voie, sans qu'elle soit prioritaire au niveau de l'intersection même⁵⁶. Un véhicule ferroviaire circule sur une plate-forme de voie particulière également lorsque ses voies se trouvent à l'intérieur de l'espace de circulation d'une route publique et que la plate-forme de voie est conçue de manière à ce que le reste du trafic est

51 Lenkner, Kommentar zum Strafgesetzbuch (Commentaire relatif au Code pénal), 21ème édition, § 265, 6a; Cour d'Appel suprême de Bavière, NJW 1969, 1042.

52 A titre d'exemple, Cour d'Appel de Hambourg, NJW 1987, 2688, avec étude récusant ce point de vue, Albrecht, Neue Zeitschrift für Strafrecht (Nouveau journal du droit pénal), 1988, 222; Fischer, NJW 1988, 1828 et Ranft Jura 1993, 84, 87, Cour d'appel de Stuttgart, NJW 1990, 924 avec remarque récusant ce point de vue : Fischer, Neue Zeitschrift für Strafrecht, 1991, 41; Cour d'Appel de Hambourg, Neue Zeitschrift für Strafrecht, 1991, 587 avec remarque récusant ce point de vue; Cour d'Appel de Düsseldorf, Neue Zeitschrift für Strafrecht, 1992, 84.

53 Schönte/Schröder semblent être d'un avis différent, Commentaire relatif au StGB, 24ème édition 1991, § 265 a, 11.

54 Cour d'Appel de Cologne, VRS, volume 13, 288.

55 BGHSt, volume 15,9.

56 Autrement pour la situation juridique antérieure, Tribunal de grande instance de Francfort, Deutsches Autorecht (droit automobile allemand) 1956, 18.

exclu de la partie de route réservée au véhicule ferroviaire. L'installation d'une croix de Saint-André avant un passage suffit pour entraîner une protection pénale accrue du trafic ferroviaire conformément au § 315 du StGB⁵⁷.

2. Il est difficile d'évaluer s'il y a une mise en danger de la circulation routière ou du trafic ferroviaire dans le cas de chemins de fer qui, par endroits, sont assimilés à d'autres moyens de transport et qui à d'autres endroits particuliers, notamment aux croisements, deviennent prioritaires (au moyen de barrières ou de croix de Saint-André) par rapport à la circulation routière. Dans le cas de tels chemins de fer "mixtes", la question ne sera pas de savoir où le véhicule ferroviaire circule principalement, mais, comme l'indique le terme "dans la mesure où", sur quelle partie de la ligne *l'acte est commis*.

Cela sert à la sécurité et à la clarté juridique, étant donné que le moment où le danger ou l'accident se sont produits ne peut souvent pas être clairement défini ou qu'il n'est pas possible de déterminer si le danger ou l'accident se sont produits dans l'espace de la route ou du rail ou dans les deux⁵⁸. Si l'on veut éviter des résultats aléatoires, l'on ne devra pas pouvoir se baser alternativement sur le fait que le chemin de fer a été dévié, en raison d'un signal fautif, sur l'espace ferroviaire ou sur l'espace routier, provoquant une situation de danger ou une avarie.

Cette conception entraîne des insécurités, comme le montre la jurisprudence. Ainsi, la Cour suprême (BGH) se base sur la question de savoir si l'effet sur le véhicule ferroviaire (respectivement sur les installations qui servent au trafic ferroviaire) s'est produit en dehors ou à l'intérieur de l'espace réservé à la circulation routière⁵⁹; d'un autre côté, le droit ferroviaire doit être applicable lorsque la sécurité de l'exploitation sur la ligne posée sur la plate-forme de voie particulière a été mise en danger d'une manière telle qu'il était probable que le dommage se produise. Le fait que la mise en danger de l'exploitation s'est, le cas échéant, réalisée seulement en dehors de la plate-forme de

voie particulière, ne doit pas s'opposer à l'application du droit ferroviaire⁶⁰.

Il n'est par ailleurs pas possible de se baser alternativement - contrairement au libellé de la loi - sur la question de savoir si la raison du danger fait partie des dangers typiques de la circulation routière ou de ceux du trafic ferroviaire⁶¹.

Il est pertinent de se baser uniquement sur la question de savoir dans quel domaine juridique se situait le véhicule ferroviaire au moment de la mise en danger. Le § 315 b du StGB est applicable lorsque ce dernier se trouve dans un espace destiné à la circulation routière. En revanche, intervient uniquement le § 315 b du StGB lorsque le même acte intervient sur un véhicule ferroviaire qui se trouvait à ce moment exclusivement dans le domaine réservé au trafic ferroviaire, indépendamment de la question de savoir où intervient le danger latent, p. ex. l'endommagement du système de freinage (ainsi dans le cas d'une atteinte dangereuse à la sécurité, déjà au dépôt du véhicule ferroviaire). La loi considère le véhicule ferroviaire circulant dans l'espace routier expressément comme un moyen de transport routier uniquement. Même l'effet sur un véhicule ferroviaire passant d'un espace de circulation à un autre (lorsque le tramway freine sur sa propre plate-forme de voie et que le freinage se poursuit dans l'espace routier) ne cause pas de problème de délimitation si l'on se base sur l'acte.

3. Le § 315 du StGB est toujours applicable lorsque des installations ferroviaires ou des moyens de transport sont détruits, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une atteinte à une opération de transport.

Le § 315 du StGB est applicable en cas de déraillement d'un tramway en raison de la dislocation des rails posés dans l'espace routier. L'examen de la question de savoir s'il convient d'appliquer le § 315 b du StGB en raison de la mise en danger également de participants à la circulation routière n'est pas pertinent.

Lorsque sont dressés des obstacles ou donnés des signes ou signaux erronés ou lorsqu'il est procédé à des atteintes à la sécurité tout aussi dangereuses, il

57 BGHSt, VRS, volume 19, 442.

58 Aussi clair dans BGHSt, volume 11, 164.

59 Semblable dans BGHSt, volume 15, 16, où l'on se base sur le lieu de l'acte portant atteinte à la sécurité du trafic.

60 Ainsi les décisions de la Cour suprême en affaires civiles, volume 13, 162.

61 Théorie fonctionnelle de Cramer, *Juristen-Zeitung* (journal des juristes) 1969, 412; par opposition, *Leipziger Kommentar* (Commentaire de Leipzig), 10^{ème} édition 1988, § 315 d 4(5).

conviendra de déterminer si l'acte a un effet sur le véhicule ferroviaire circulant dans l'espace routier ou ferroviaire. Lorsque l'acte en question porte également atteinte à la sécurité de la circulation routière, il y a concurrence idéale entre le § 315 du StGB et le § 315 b du StGB.

Un automobiliste qui, par une conduite contraire au Code de la route (p. ex. dépassement non conforme au Code de la route) porte atteinte à la sécurité d'un tramway (sans plate-forme de voie particulière), peut être passible d'une peine en vertu du § 315⁶².

Le responsable de la sécurité au sens du § 315 a du StGB qui commet une infraction aux dispositions juridiques relatives à la sécurité du trafic ferroviaire, est punissable conformément au § 315 a, al. 1, n° 2, même lorsque son comportement a un effet sur un véhicule ferroviaire qui participe partiellement à la circulation routière.

En cas d'incapacité de conduire du conducteur d'un véhicule ferroviaire en raison de l'absorption d'alcool, d'autres substances enivrantes ou en raison de déficiences mentales ou corporelles, il y a alternative entre le § 315 a, al. 1, n° 1 du StGB et le § 315 c, al. 1, n° 1 du StGB, lorsque le manquement n'était pas limité à un espace de circulation.

L'endroit où le danger résultant d'un comportement inadéquat s'est produit est sans importance, tout comme la question de savoir si la personne mise en danger a participé au trafic ferroviaire ou à la circulation routière ou même si elle a effectivement participé à la circulation (tel p. ex. une personne marchant dans un champ).

(Traduction)

Jurisprudence

Oberster Gerichtshof Österreichs

Arrêt du 8 septembre 2000

1. La responsabilité de l'entreprise ferroviaire doit notamment être exclue lorsque l'événement est imputable au comportement de la

⁶² Avis différent dans BGHSt, volume 6, 219.

victime du dommage¹. Si des voyageurs, après avoir ouvert une portière dont le mécanisme fonctionne, sautent d'un train roulant à une vitesse de 55 km/h et se blessent, l'entreprise d'exploitation du chemin de fer ne répond pas de ce dommage.

- 2. Les notions de vice de constitution et de non-fonctionnement des mécanismes englobent les défauts techniques du véhicule. Tel n'est pas encore le cas lorsque le véhicule (en l'espèce : une voiture de chemin de fer datant de 35 ans) ne correspond pas sous tout rapport au véhicule idéal.**
- 3. Le fait de ne pas équiper après coup - alors qu'aucune prescription ne l'exige - le mécanisme d'une portière de voiture de chemin de fer d'un système de blocage efficace, fonctionnant également lorsque le train est en marche, ne constitue pas une violation de la diligence requise selon les circonstances du cas.**

Cf. article 9, alinéa 2 de la loi autrichienne sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules automobiles (EKHG)

En fait :

Un train régional et un train direct circulent, conformément à l'horaire du matin, sur le tronçon des Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) reliant P. et K. Selon l'horaire, le train direct part de P. avant le train régional et ne s'arrête pas avant la station de la gare principale de K. En revanche, selon l'horaire, le train régional qui le suit s'arrête également à la station K-L avant de faire une halte à la station de la gare principale de K.

Le 2 avril 1997, le train direct avait du retard et n'a quitté P. que peu avant le train régional. Les demandeurs, alors âgés de 13 et 14 ans, voulaient

¹ Une disposition analogue des Règles uniformes CIV – l'article 26, § 2 – est libellée de la manière suivante : « Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité :

- a) ...
- b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs ; »

prendre comme d'habitude le train régional pour se rendre à l'école et descendre à la station K-L. Ils montèrent toutefois par erreur dans le train direct ce jour-là. Après avoir appris que ce train ne s'arrêterait pas à la station K-L, ils ouvrirent la portière du wagon et sautèrent du train en marche qui circulait alors à une vitesse réduite de quelque 55 km/h. Les deux enfants furent grièvement blessés. Le wagon de chemin de fer utilisé par les demandeurs était équipé de portières pivotantes et pliantes. Pour ouvrir ces portières, le bec-de-cane doit être poussé vers le haut. Il faut ce faisant forcer la résistance du système amortisseur, passer la perpendiculaire jusqu'à ce que le bec-de-cane se trouve de l'autre côté à un angle de 30° par rapport à la perpendiculaire, après avoir forcé une nouvelle résistance pour passer vers le bas. Ce n'est qu'au cours de ce dernier mouvement que le système de déverrouillage commence à fonctionner. La portière n'est déverrouillée qu'au moment où le bec-de-cane est entièrement en bas. A partir de ce moment seulement, la portière pliante peut être ouverte en la poussant vers l'extérieur. Ce type d'ouverture avait pour but d'éviter des manipulations et l'ouverture de portières par inadvertance. Des pictogrammes étaient apposés sur le côté intérieur des portières. Ils formaient un triangle jaune avec une bordure noire et contenaient la représentation stylisée d'une personne en train de tomber. Il n'y avait pas de dispositif de blocage empêchant l'ouverture des portières pendant la marche du train. Des dispositifs de ce type n'ont été prescrits que pour les voitures construites après le 1^{er} janvier 1980. Or, la voiture utilisée par les demandeurs avait été construite avant cette date et agréée par les autorités des chemins de fer.

Les demandeurs concluent à ce que la partie défenderesse soit condamnée à leur payer des dommages et intérêts du fait que les portières n'auraient pas été conformes aux prescriptions de sécurité parce qu'elles n'étaient pas équipées d'un système de blocage.

La partie défenderesse a conclu au rejet de la demande. L'accident serait survenu par la seule faute des demandeurs. Les portières de la voiture fonctionnaient parfaitement et répondaient au standard technique, aux prescriptions en la matière ainsi qu'au Code UIC. Les règles que ce Code renferme sur les systèmes de blocage des portières ne seraient contraignantes que pour les voitures construites après le 1^{er} janvier 1980. La voiture utilisée par les demandeurs avait été admise au trafic. Ce type de véhicule avait en effet été homologué et l'autorisation d'exploitation, datant de l'année 1962, délivrée conformément aux prescriptions.

L'accident serait uniquement dû à un événement inévitable pour la partie défenderesse, au sens du § 9 EKHG.

En première instance, les conclusions des demandeurs en matière de prestations ont été partiellement adjugées alors que les conclusions en matière de constatation l'ont été entièrement. Le tribunal a relevé – en résumé – que la partie défenderesse avait créé une situation dangereuse en utilisant des voitures datant de plus de 35 ans sans avoir modifié le mécanisme d'ouverture et de fermeture de leurs portières. Si elle avait remédié à cette situation, l'accident des demandeurs ne se serait pas produit. Il ne serait pas excessif d'exiger, dans le cadre des devoirs de diligence, que de telles voitures soient exclues du parc de véhicules, même si leur période d'utilisation n'avait pas encore expiré.

Le tribunal d'appel a rejeté la demande dans sa totalité. Il a relevé – en résumé également – que l'on ne saurait reprocher à la partie défenderesse d'avoir violé la prescription impérative du Code UIC du moment que cette disposition n'était applicable qu'aux voitures de chemin de fer construites après le 1^{er} janvier 1980. Le mécanisme d'ouverture des portières de la voiture utilisée par les demandeurs n'aurait pas été défectueux. La partie défenderesse ne devait pas s'attendre à ce que la portière de la voiture soit volontairement ouverte pendant le voyage. Dans de telles circonstances, on outrepasserait les devoirs de diligence incombant à la partie défenderesse si l'on exigeait d'elle qu'elle exclue de son parc de véhicules toutes les voitures qui ne correspondent plus aux critères les plus récents de la technique de sécurité, même si l'on pouvait lui recommander d'équiper après coup ses voitures de systèmes de sécurité améliorés. L'utilisation de voitures qui ne correspondaient plus au dernier standard de la technique de sécurité serait permise, ce d'autant plus que les voitures de chemin de fer constituent des moyens de transport qui doivent pouvoir être utilisées à long terme. La défenderesse avait observé le devoir de diligence imposé par les circonstances de l'espèce. En effet, il y avait lieu de se fonder sur les circonstances concrètes et force était d'admettre qu'elle ne pouvait pas s'attendre à un comportement aussi atypique des personnes victimes du dommage. L'observation de tout devoir de diligence simplement possible n'est plus raisonnablement exigible lorsqu'une personne, en faisant preuve d'un comportement arbitraire, ouvre volontairement une portière - en usant d'un mécanisme d'ouverture et de fermeture dont le fonctionnement est parfaitement conforme aux prescriptions – pour sauter du train en marche alors qu'un tel acte est formellement interdit.

La cassation ordinaire devrait être admise parce que la question de savoir s'il y a violation importante du devoir de diligence au sens du § 9 EKHG, du seul fait qu'une entreprise de chemin de fer continue d'exploiter son parc de véhicules au cours de la période technique d'utilisation de ces véhicules, au lieu de l'adapter constamment au standard de sécurité le plus récent, revêtait une importance considérable pour l'évolution du droit.

La Cour suprême a rejeté la demande de cassation.

En droit :

Le rejet d'une demande de cassation du fait qu'une question juridique importante fait défaut peut se restreindre aux considérants motivant le rejet (§ 510, al. 3 du code de procédure civile – ZPO).

Outre les arguments déjà invoqués par le tribunal d'appel, il y a lieu d'ajouter que la responsabilité au sens du § 9, alinéa 2 EKHG est exclue lorsque l'événement dommageable est notamment dû au comportement de la victime. Les éléments constitutifs d'un tel état de faits englobent les comportements qui sont objectivement contraires au transport et qui impliquent une augmentation du danger (Schauer in Schwimann, chiffre marginal 8 ad § 9 EKHG avec les références citées). Peu importe à cet égard de savoir si le comportement de la victime était fautif ou non (Schauer, op. cit., chiffre marginal 9 ; Danzl, EKHG, 192, à propos du comportement d'un enfant). Le rapport du gouvernement (RV) relatif à la EKHG (RV 470, annexes aux procès-verbaux du conseil national, 8^{ème} législature, 10 s., reproduit in Danzl, EKHG, 188) s'exprime expressément sur les personnes qui sautent d'un train en marche. Il voit là un comportement arbitraire du blessé que l'entreprise d'exploitation du chemin de fer ne peut éviter. Comme les demandeurs ont voulu sauter d'un train circulant à une vitesse de 55 km/h et qu'ils devaient pour ce faire ouvrir une portière de voiture en parfait état de fonctionnement, qui ne pouvait être ouverte qu'en forçant une résistance avant de passer le levier au-dessus de la perpendiculaire pour l'abaisser ensuite, force est d'admettre que les conditions d'exclusion du § 9, alinéa 2 EKHG sont déjà remplies de ce chef.

Le vice de constitution des portières des voitures, invoqué par les demandeurs, ne saurait être admis. En effet, aucune défectuosité technique de la portière n'a été constatée. Au contraire, celle-ci était en parfait état de fonctionnement et était conforme aux prescriptions régissant son homologation et l'autorisation d'exploitation. Une jurisprudence a été développée sur la

question de droit considérée comme importante par le tribunal d'appel. Selon cette jurisprudence, les notions de vice de constitution et de non-fonctionnement des mécanismes englobent les défectuosités techniques du véhicule (Danzl, op. cit., 191), lorsque le transport n'est pas sécurisé. Tel n'est toutefois pas encore le cas lorsque le véhicule ne correspond pas sous tout rapport au véhicule idéal. Il suffit que le véhicule soit conforme aux prescriptions d'admission au transport, en vigueur juste avant l'accident (cf. arrêts reproduits in Danzl, EKHG § 9, sous E 33 ; Apathy, EKHG, chiffre marginal 23 ad § 9 ; Schauer in Schwimann, chiffre marginal 48 ad § 9 EKHG). L'opinion du tribunal d'appel est en concordance avec ces principes en ce sens que le fait de ne pas équiper après coup – alors qu'aucune prescription ne l'exige – le mécanisme d'une portière de voiture d'un système de blocage efficace lorsque le train est en marche, ne constitue pas une violation de la diligence requise selon les circonstances du cas, au sens du § 9, alinéa 2 EKHG. En effet, les portières ne pouvaient pas s'ouvrir sans l'intention des voyageurs et la partie défenderesse ne devait pas compter avec le comportement atypique des demandeurs.

Dans l'arrêt 2 Ob 2008/96z, la Cour suprême a déjà rejeté une demande de cassation extraordinaire dans un cas où la responsabilité de la partie défenderesse pour l'utilisation de portières pivotantes et pliantes non munies d'un dispositif de blocage a été également niée du fait que ces portières étaient conformes aux conditions d'admission de la voiture. En pareil cas également, cette portière avait été ouverte pendant la marche du train alors qu'il était interdit de descendre.

(Extrait de : Zeitschrift für Verkehrsrecht, Vienne, cahier 4/2001, p. 130/131).

Informations diverses

Prix allemand "marchandises dangereuses" 2001

Hambourg, 17 septembre 2001

Le prix allemand "marchandises dangereuses" 2001, offert par la maison d'édition Storck, a été décerné à Hermann-Josef Kellerhaus, chef de la division des transports et de la logistique de transbordement de la InfraServ Logistics GmbH de Francfort-sur-le-Main. Le prix lui a été remis le 17 septembre 2001 à Hambourg

par Mme Angelika Mertens, Secrétaire d'Etat au Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement (BMVBW).

Suite à plusieurs accidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses en Allemagne, le BMVBW avait chargé M. Kellerhaus de la présidence d'un groupe de travail international dont la mission était de développer des possibilités d'amélioration de la sécurité des transports de marchandises dangereuses dans des wagons-citernes et d'établir les points principaux où les recherches devraient continuer. Ce groupe de travail a finalement élaboré 28 mesures individuelles qui ont été soumises à une analyse coûts/bénéfices. Finalement, cinq projets de recherche ont été formulés et il conviendra d'examiner, pour chaque cas, si le but recherché peut être atteint avec les mesures respectives :

- systèmes d'information pour wagons marchandises sur base de bus ou de télématique,
- installations d'absorption de l'énergie dans des véhicules ferroviaires dans le cadre de nouvelles constructions,
- augmentation du niveau de sécurité des citernes dans le cadre de nouvelles constructions,
- réduction des erreurs humaines (assurance de la qualité dans le cadre de la formation, maintenance, formation et entraînement des collaborateurs pour les cas d'urgence, gestion des cas d'urgence),
- choix et degré d'utilisation des itinéraires dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

M. Kellerhaus a en outre informé la 35^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Bonn, 10/12.3.1999) des travaux de son groupe de travail (v. Bulletin 2/1999, p. 47 ss.).

Lors de ses éloges, Mme Mertens a souligné que sous la présidence de M. Kellerhaus, le groupe de travail a apporté une contribution des plus précieuses à la sécurité des transports de marchandises dangereuses.

Bibliographie

Fielitz-Grätz (éditeurs), *Personenbeförderungsgesetz, Kommentar des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Vorschriften* (Loi relative au transport des

voyageurs, commentaire de la loi relative au transport des voyageurs et d'autres dispositions), y compris la 42^{ème} mise à jour, juin 2001, Editions Hermann Luchterhand, Neuwied

Jusqu'à présent, ce Bulletin a toujours uniquement commenté, dans le domaine du droit de transport des voyageurs allemand, le Commentaire de Bidinger paru aux Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich, alors que le second commentaire allemand important, créé par Karl Fielitz, Hans Meier et Eberhard Montigel n'a pas été mentionné. Ce commentaire, paru aux Editions Hermann Luchterhand, Neuwied, change maintenant d'éditeur. A la place des éditeurs Fielitz-Meier-Montigel, l'avocat Thomas Grätz, de Francfort, poursuivra désormais l'ouvrage.

M. Grätz est gérant de l'association allemande des entreprises de taxi et de location de véhicules et expert dans le domaine du droit de transport des voyageurs. Ce changement d'éditeur va de pair avec un élargissement des thèmes commentés. Les règlements spécifiques se retrouvent maintenant également commentés et non plus uniquement rendus sous forme de texte des dispositions.

L'ouvrage paraît sous forme de feuillets mobiles en deux classeurs : le tome I comporte une introduction à la Loi relative au transport des voyageurs, le texte de loi proprement dit et son commentaire. Ce même tome contient par ailleurs un recueil des décisions relatives au transport professionnel de voyageurs ainsi qu'un aperçu du contenu avec une vue d'ensemble sur les lois rendues dans le commentaire à la Loi relative au transport des voyageurs, d'autres dispositions et documents ainsi qu'un répertoire des abréviations.

Le tome même contient dans la partie A les ordonnances juridiques en ce qui concerne la Loi relative au transport des voyageurs, en partie avec des explications. La partie B comporte les dispositions administratives en ce qui concerne la Loi relative au transport des voyageurs et la partie C des dispositions complémentaires à la Loi relative au transport des voyageurs, telles que la Loi relative au trafic routier, la Loi relative à la responsabilité, la Loi relative à la responsabilité du fait des choses etc. Le tome II comporte également un index.

L'auteur de ce compte rendu n'a malheureusement pas été en mesure de juger avec une fiabilité suffisante lequel des deux commentaires sur la Loi relative au transport de voyageurs était plus approprié dans la pratique. Les juristes oeuvrant dans ce domaine en Allemagne, disposent en tout cas pour leur travail quotidien, de deux excellents commentaires constamment tenus à jour.

Kunz Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire), Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 10^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} juillet 2001, et 11^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} octobre 2001

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape. La 9^{ème} livraison complémentaire a été commentée dans le Bulletin 6/2000 (p. 461/462).

Dans la 10^{ème} livraison complémentaire paraissent deux nouvelles ordonnances – promulguées en Allemagne au niveau fédéral -, entrées en vigueur en 2001. La première a trait aux droits prélevés pour les actes administratifs de l'administration ferroviaire nationale. Celle-ci fixe le montant des droits pour les actes administratifs de l'Office fédéral des chemins de fer, p. ex. pour l'autorisation d'une entreprise de transport ferroviaire ou d'une entreprise de gestion d'infrastructure ferroviaire ainsi que pour des admissions et autres actes juridiques dans le cadre de la surveillance des chemins de fer. La seconde ordonnance règle la nomination et les compétences des responsables des opérations dans les chemins de fer. Les explications y relatives ont été rédigées par le professeur Dr H. J. Kühlwetter. Cette nouvelle disposition a été promulguée principalement pour pouvoir répondre efficacement à l'obligation d'assurer la sécurité des opérations ferroviaires. La motivation officielle des différentes dispositions précède chaque fois le commentaire.

Dans la partie « Droit européen » paraît la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, avec laquelle la Directive 95/19/CE est abrogée.

Avec la 11^{ème} livraison complémentaire, le recueil est à nouveau mis à jour, et ce en premier lieu dans la partie « Droit allemand ». L'ordonnance relative à la nomination et aux compétences des responsables des opérations dans les chemins de fer, contenue déjà dans la 10^{ème} livraison complémentaire, est suivie d'une autre portant la même date et réglant l'examen de responsable des opérations. Il convient également de citer une disposition qui n'est certes qu'une instruction de

service, mais qui est importante dans le cadre de la détermination d'une procédure administrative uniforme en ce qui concerne l'admission de types de construction et l'examen des installations dans ou sur des véhicules ferroviaires nécessitant une surveillance, à savoir la Directive administrative relative aux installations des véhicules ferroviaires du Bund nécessitant une surveillance conformément au § 33 du Règlement relatif à la construction et à l'exploitation ferroviaire. Par ailleurs, les textes de certains règlements révisés ont été remplacés par des versions nouvelles.

Des explications en ce qui concerne la Loi relative au fonctionnement du trafic, rédigées par l'éditeur du recueil, ont été ajoutées. Le transport gratuit des personnes handicapées dans les transports publics, jusqu'alors réglé dans la Loi relative à l'intégration des personnes handicapées dans les domaines du travail, de la profession et de la société, est dorénavant réglé dans la Loi sociale (neuvième livre) ; les explications y relatives, rédigées par Wolfgang Kunz et parues pour la première fois dans la 10^{ème} livraison complémentaire, ont été adaptées.

Une version allemande de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) a été introduite dans la partie « Droit international ». Cela répond probablement à un besoin des utilisateurs de ce recueil, qui sont impliqués dans des transports ferroviaires vers la Communauté des Etats indépendants et au-delà et où la marchandise doit à nouveau être réexpédiée sous le régime SMGS. Etant donné que l'allemand n'est plus une langue de travail dans l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSJD), il n'existe plus, depuis 1990, de version officielle allemande de cet accord. Dans le texte reproduit, l'on peut reconnaître la traduction allemande non officielle de la version officielle russe (état 1.1.1998), publiée par Logotrans (Logistik- und Transport-Consult Gesellschaft m.b.H, Vienne, gérant Hon. Prof. Dr Kurt Spera). Il manque malheureusement une indication sur la source et la nature de ce texte.

Une grande partie des deux livraisons complémentaires fait partie du droit des Länder ; il s'agit principalement d'ordonnances concernant la construction et l'exploitation d'embranchements particuliers.

Ce recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine ferroviaire peut servir d'aide précieuse pour obtenir un aperçu rapide, également au-delà du propre domaine d'activité, pour toutes les personnes spécialisées, qu'elles travaillent dans des administrations, dans des entreprises ou dans des associations.

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° 2911/2001, p. 688/689 - Quand la CMR est muette (M. Tilche); p. 696-698 - Vice de chargement : partage de responsabilité

Idem, n° 2912/2001, p. 706/707 - Modification du transport. Attention ! (M. Tilche)

Idem, n° 2915/2001, p. 762 - CMR. Vers un forum shopping néerlandais ? (J. Putzeys)

Idem, n° 2916/2001, p. 771/772 - Matières dangereuses. Signal d'alarme (M. Tilche)

Idem, n° 2917/2001, p. 792 - Transport routier international. Validité d'un accord-litige (M. Tilche); p. 794-798 - Conserver ses recours. Gare aux brefs délais !

Idem, n° 2918/2001, p. 817/818 - Faute du préposé. Incidence sur la réparation (M. Tilche, J.-P. Thomas)

Idem, n° 2921/2001, p. 860/861 - Indemnisation. Qu'est-ce qu'un dommage aux marchandises ? (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr 121/2001, S. 12 - Der Trend geht zur Doppelhülle. Binnenschiffahrts-Gefahrgut-Tag diskutierte künftiges ADNR (K. Ridder)

Idem, Nr. 130/2001, S. 8 - CMI arbeitet an neuen Haftungsregeln

European Railway Review, London, No. 4/2001, p. 43-46 - Leasing of Locomotives (A. Bloemen)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 40/2001, p. 48/49 - Peut-on éviter un vol avec agression ? (R. Hädrich)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2001, S. 359-363 - Nochmals: Einbeziehung der ADSp in Transportverträge (I. Koller); S. 363/364 - Ablieferung von Gütern (H. Valder)

Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Nr. 11/2001, S. 371-376 - Die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassung (O. Thann)