



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

1/2002

110^e Année • Janvier - Mars

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Roumanie, p. 1

Liste d'arbitres, p. 1

Organes de l'OTIF

Comité administratif

Session extraordinaire - Berne, 8.3.2002 - p. 4

Marchandises dangereuses

Groupe d'experts "Transport des marchandises dangereuses" de l'UIC

Copenhague, 20/21.2.2002, p. 5

Réunion commune RID/ADR

Berne, 18-22.3.2002, p. 5

Autres activités

Réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF

Berne, 7/8.3.2002, p. 9

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI) - Genève, 18-21.2.2002 - p. 9

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

Rome, 2-4.2.2002, p. 10

Rome, 20-22.3.2002, p. 10

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Paris, 11.3.2002, p. 10

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris - Arrêt du 28.4.2000 - Responsabilité du transporteur en cas d'avarie - faute qualifiée (droit national), p. 11

Informations diverses

Forum wagons privés - Berne, 24.1.2002 - p. 12

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Amsterdam, 31.1/1.2.2002, p. 13

Bibliographie

Frohmayer Albrecht / Mückenhausen Peter (éditeurs), EG Verkehrsrecht (Droit communautaire des transports), 2^{ème} livraison complémentaire, p. 13

Fromm Fey/Sellmann/Zuck, Personenbeförderungsrecht, Kommentar (Droit de transport des voyageurs, Commentaire), 3^{ème} édition, p. 14

Koller Ingo, Roth Wulf-Henning, Morck Winfried, Handelsgesetzbuch: Kommentar (Code de commerce : commentaire), p. 14

Tavakoli Anusch Alexander, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn (Privatisation et responsabilité du chemin de fer), 1^{ère} édition, p. 15

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 17

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

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

Ratification du Protocole 1999

Roumanie

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), la Roumanie a déposé, le 8 mars 2002, son instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). La Roumanie est le 6^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

¹

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

Liste d'arbitres

Conformément à l'article 14 de la COTIF, une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports. L'Office central a publié la liste d'arbitres la dernière fois dans le Bulletin 3/1991 (v. p. 85 ss.).

Entre-temps, plusieurs modifications sont intervenues et ont été publiées individuellement (v. Bulletins 3/1993, p. 99, 4/1993, p. 150, 1/1994, p. 2, 3/1995, p. 86 et 4/1995, p. 178). De plus, durant l'année 2001, les Etats suivants ont sur une demande de l'Office central mis les indications dans la liste à jour, les ont rectifiées, ont fait supprimer des arbitres ou fait insérer de nouveaux arbitres : Allemagne, Belgique, Bulgarie, Iran, Norvège, République tchèque, Royaume-Uni, Tunisie et Turquie.

La liste actuelle est reproduite ci-dessous. Elle apparaît également sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org) où, à l'avenir, elle sera actualisée après chaque communication y relative de la part d'un Etat membre parvenue à l'Office central conformément à l'article 14 de la COTIF.

LISTE D'ARBITRES

Article 14 de la COTIF
Etat 1.2.2002

Allemagne

Mme Beate **Czerwenka**
Ministerialrätin, Dr.
Bundesministerium der Justiz
Jerusalemmer Str. 27
D - 10117 Berlin

M. Thomas **Edler von Gäbler**
Regierungsdirektor
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
Robert-Schuman-Platz 1
D - 53175 Bonn

Autriche

M. Kurt **Spera**
Hon. Prof. Dr., Präsident des Internationalen
Verbandes der Tarifeure
Geschäftsführer der Logotrans
Europaplatz 1
A - 1050 Wien

M. Wolfgang **Bleimuth**
Mag. jur., Bundesbahn-Direktionsrat
Leiter des Arbeitsgebietes 3.4
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
(ÖBB)
Gauermannngasse 4
A - 1010 Wien

Belgique

M. José **Compère**
Conseiller juridique principal, Chef de division
Société Nationale des Chemins de fer
Belges (SNCB) - UCC Services généraux Affaires
internationales 03 - 1
Local D3.41 - section 63
Rue de France 85
B - 1060 Bruxelles

M. L. **Peersman**
Juriste
Secrétaire d'administration
Administration des transports
12, Cantersteen
B - 1000 Bruxelles

Bulgarie

M. Petar **Peshev**
Directeur de la Direction Juridique
auprès des Chemins de fer de l'Etat bulgare (BDZ)
3, rue Ivan Vazov
BG - 1080 Sofia

Danemark

M. Henning **Rasmussen**
Chef des Rechtsdienstes bei der
Generaldirektion der Dänischen
Staatsbahnen
Sølvgade 40
DK - 1349 København K

Finlande

M. Leif **Sevon**
Gerichtsrat am Obersten Gerichtshof
Pohjoisesplanadi 3
FIN - 00170 Helsinki

Mme Lena **Sisula-Tulokas**
Assistenzprofessorin
Svenska Handelshögskolan
PL 479
FIN - 00101 Helsinki

France

M. **Querleux**
Directeur de la Compagnie nouvelle
de conteneurs
20, rue Hector-Malot
F - 75560 Paris Cédex 12

M. de Larminat

Directeur des approvisionnements et
transports de la Chambre syndicale de
la sidérurgie française
5bis, avenue de Madrid
F - 75016 Paris

Grèce

M. Vassilios **Theofilou**
Conseiller juridique
Adjoint de l'Organisme des
Chemins de fer helléniques (CH)
1, rue Karolou
GR - 10437 Athènes

Iran

M. Mohammad **Heidari**
 Legal Consultant
 Iranian Islamic Republic Railways (RAI)
 Shahid Kalantari Bldg.
 Rah-e-ahan sq.
 IR - 13185 - Téhéran (Iran)

M. Mehdi **Amini**
 Legal Bureau Deputy
 Iranian Islamic Republic Railways (RAI)
 Shahid Kalantari Bldg.
 Rah-e-ahan sq.
 IR - 13185 - Téhéran (Iran)

Italie

M. Salvatore **Amato**
 Dirigente Superiore, Dott.
 Capo dell'Ufficio Legale ed Affari Generali
 Direzione Generale Azienda FS
 Servizio Commerciale e Traffico
 Piazza della Croce Rossa
 I - 00161 Roma

M. Mario **Aceti**
 Primo Dirigente
 Capo della Divisione 2° dell'Ufficio Legale ed Affari
 Generali
 Direzione Generale Azienda FS
 Servizio Commerciale e Traffico
 Piazza della Croce Rossa
 I - 00161 Roma

Liban

M. Raymond **Farhat**
 Professeur de droit des transports à la
 Faculté de droit
 Chef du Département des Transports maritimes et
 terrestres
 RL - Beyrouth

Luxembourg

M. Guy **Englebert**
 Juriste
 Inspecteur en chef à la
 Direction générale des Chemins de fer
 luxembourgeois
 9, Place de la Gare
 L - 1018 Luxembourg

Norvège

Mme Nina **Sunde**
 Juristische Beraterin/Rechtsanwältin des
 Norwegischen Bahnwerks
 Jernbaneverket
 Postboks 1162 Sentrum
 N - 0107 Oslo

Pays Bas

M. R. **Cleton**
 Conseiller juridique
 Ministère de la Justice
 Schedeldoeskshavn 100
 B.P. 20301
 NL - 2500 EH La Haye

Pologne

M. Zygmunt **Żółciński**
 Retired Director of the Tariffs Office of Polish
 Railways
 ul. Sandomierska 4 a m 11
 PL - 02-567 Warszawa

M. Henryk **Golaszewski**
 Chief of the Division of Transport Law and Tariffs
 Polish Railways Research Institute for
 Transport Economics
 ul. Hoza 86
 PL - 00-682 Warszawa

Portugal

M. Antonio José Sequeira de **Almeida Coragem**
 Dr., Directeur du Bureau juridique et
 Contentieux de "Caminhos de Ferro
 Portugueses, E.P."
 Estrada da Luz 134 - 3.º Esq.
 P - 1600 Lisboa

M. Herculano Afonso **Lima**
 Dr., Chef de Division du Service Juridique
 Général de "Caminhos de Ferro
 Portugueses, E.P."
 Urbanização da Portela
 Lote 65 - 10.º Frente
 P - 2685 Sacavém

Royaume-Uni

M. Robin **Bellis**
 Solicitor of the Supreme Court
 Legal Consultant
 Formerly Assistant Treasury Solicitor
 Department of Transport
 Lark Rise, 17 Russell Avenue
 GB - Swanage, Dorset, BH 192 ED

Suède

M. Kurt **Grönfors**
 Professor in Maritime Law and
 Other Transport Law
 University of Gothenburg
 Vasaparken
 S - 41124 Gothenburg

M. Åke **Weidstam**
 Chief Justice
 Retired Head of the District Court
 in Kristianstad
 Kanalgatan 2
 S - 29125 Kristianstad

République tchèque

M. Jaroslav **Soušek**
 JUDr., Direktor, Sektion Bahnen und
 Eisenbahnverkehr
 Ministerium für Verkehrs- und
 Fernmeldewesen der Tschechischen
 Republik
 Nábřeží L. Svobody 12
 CZ - 110 15 Praha 1

M. Petr **Stejskal**
 Doz. Dr. Ing., Stellvertretender Direktor,
 Sektion für Finanzen und Ökonomik
 Ministerium für Verkehrs- und
 Fernmeldewesen der Tschechischen
 Republik
 Nábřeží L. Svobody 12
 CZ - 110 15 Praha 1

Tunisie

M. Hédi **Mougaida**
 Licencié en droit
 Directeur des Affaires Juridiques et de
 la Documentation auprès du
 Ministère du Transport
 13, rue N° 8006 Montplaisir
 par l'Avenue Mohamed V
 TN - Tunis

M. Khaled **Jedidi**
 Licencié en droit
 Chef du Département de la gestion du domaine
 ferroviaire et des affaires foncières auprès de la
 Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens
 (SNCFT)
 67, Avenue Farhat Hached
 TN - Tunis

Turquie

M. Sabih **Arkan**
 Prof. Dr.
 Ankara Üniversitesi
 Hukuk Fakültesi Dekanlığı
 Ankara - Türkiye

Organes de l'OTIF

Comité administratif

Session extraordinaire

Berne, 8 mars 2002

Le Comité administratif s'est réuni en session extraordinaire à Berne, le 8 mars 2002, sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France).

Lors de cette session, il a définitivement approuvé la version du budget 2002 corrigée selon les directives qu'il avait données lors de sa 96^{ème} session (v. Bulletin 4/2001, p. 72). Le taux kilométrique provisoire qui sert de base au calcul des contributions pourrait être fixé à Frs. 6.40.

De plus, le Comité, conformément à sa décision des 8 et 9 novembre 2001 (v. Bulletin 4/2001, p. 71) et ayant entendu le débat de la réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF des 7 et 8 mars 2002

(v. à ce sujet également p.9), a approuvé la création d'un poste de technicien au cours de l'année 2002. Il n'a par ailleurs approuvé le recrutement d'un technicien que pour une période de trois ans.

Enfin, lors de sa 97^{ème} session (Vienne 23/24.5.2002), le Comité décidera de la composition et du mandat de la délégation chargée des négociations d'adhésion avec la CE.

Marchandises dangereuses

Groupe d'experts "Transport des marchandises dangereuses" de l'UIC

Copenhague, 20/21 février 2002

Les 20 et 21 février 2002 a siégé pour la première fois le Groupe d'experts "Transport des marchandises dangereuses" de l'UIC qui est né de la fusion de l'ancien Groupe d'experts de l'Accord RID et du Groupe permanent RID.

Il a tout d'abord été délibéré sur le Règlement intérieur de ce nouveau Groupe.

Le Groupe d'experts a discuté de l'adaptation de la fiche UIC 471-3 V (Accord RID) à l'état de l'édition du RID du 1er janvier 2003. Cette version remaniée doit être soumise à la 39^{ème} session de la Commission d'experts du RID en novembre 2002, afin de pouvoir introduire encore dans l'édition 2003 du RID un renvoi à cette fiche au moyen d'une procédure simplifiée en dehors du délai de notification de onze mois.

M. Visser, représentant de l'UIC à la Réunion commune RID/ADR, à la Commission d'experts du RID et au Sous-comité d'experts pour le transport des marchandises dangereuses de l'ONU, a informé le Groupe d'experts sur les décisions les plus importantes de ces organismes.

Une proposition de la Suisse destinée à la Réunion commune RID/ADR, dans laquelle il est proposé de créer un Groupe de travail « Reprise de normes dans les réglementations RID et ADR », a également été discutée. M. Kietabl, représentant de l'UIC auprès du CEN, a estimé que ce Groupe de travail ne devrait pas se contenter uniquement d'un contrôle ultérieur des normes élaborées, mais qu'il devrait déjà être impliqué dans la procédure de normalisation.

A l'instar des sessions précédentes du Groupe permanent RID de l'UIC, il y a eu un échange d'expériences en ce qui concerne l'application du RID restructuré. Il peut être constaté que les expéditeurs utilisent principalement encore l'édition 1999 du RID, ce qui est encore possible jusqu'au 31 décembre 2002 en raison d'une disposition transitoire générale dans le RID 2001. Le représentant des CFF a informé que les résultats des examens des candidats ayant été formés selon le nouveau droit sont supérieurs à ceux des candidats qui ont encore été formés et examinés selon l'ancien droit. Cela constitue, à son avis, un indice que les nouvelles dispositions en matière de marchandises dangereuses ont une structure plus compréhensible et plus claire. (Traduction)

Réunion commune RID/ADR

Berne, 18-22 mars 2002

25 Gouvernements et 12 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, dont pour la première fois l'OSJD, ont participé à cette session sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Cette session a été consacrée aux trois thèmes suivants :

1. Propositions restées en suspens
2. Harmonisation entre le RID et l'ADR
3. Citernes

Faute de temps, le 4^{ème} thème "Propositions nouvelles" a été reporté à la prochaine session.

1. Propositions restées en suspens

Dans ce contexte, la Réunion commune a procédé, non seulement à des amendements à la future édition 2003 du RID et de l'ADR, mais encore à des corrections de la version restructurée du 1^{er} juillet 2001 et qui feront l'objet d'un erratum No 6 !!! Certains des amendements à l'édition 2003 ne pourront être pris en considération qu'au 1^{er} janvier 2004 pour le RID, étant donné qu'il s'agit d'une part de modifications matérielles, et non de corrections, qui doivent d'abord être avalisées par la Commission d'experts du RID et d'autre part que le délai de notification est dépassé, ce qui n'est pas le cas pour l'ADR. Les thèmes suivants importants ont été traités au titre de l'édition 2005 :

Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et exemptées des conditions de transport (Chapitre 3.4)

La Réunion commune a relevé que la situation actuelle est confuse car il n'y a pas d'harmonisation des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées des règlements terrestres, maritimes et aériens, ce qui cause de gros problèmes pratiques pour le transport multimodal.

Comme il est envisagé que le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU discute à nouveau du transport des produits de consommation, la Réunion commune a décidé de ne pas s'engager sur un débat de fond sur la question et de s'en tenir à la discussion des propositions du groupe de travail sur le chapitre 3.4 qui s'était réuni à Berne les 6 et 7 septembre 2001 afin de clarifier les nouvelles prescriptions du chapitre 3.4 du RID/ADR restructuré vis-à-vis des prescriptions précédemment en vigueur. Elle a prié le groupe de travail de présenter une nouvelle proposition complète tenant compte des commentaires qui lui ont été faits et des amendements prévus au 1^{er} janvier 2003.

L'on a suggéré de réunir les dispositions reprenant les mêmes limites pour éviter les doubles emplois, mais en tenant compte des conséquences que cela aurait sur le tableau A du chapitre 3.2 et de prendre en considération les cas où des marchandises non dangereuses seraient emballées en commun avec des marchandises dangereuses.

Dans un contexte plus général le représentant de l'Autriche a proposé, dans le cadre d'une réforme de fond, de limiter la quantité maximale par unité de transport de certaines marchandises en chargements complets étant donné les grandes quantités exemptées ainsi transportées. Il a été prié de soumettre une proposition écrite pertinente.

Matières radioactives ayant d'autres propriétés dangereuses prépondérantes

Le représentant de l'Autriche a relevé les difficultés d'interprétation en ce qui concerne les colis exceptés de la classe 7, ayant d'autres propriétés dangereuses prépondérantes, qui, à son avis, restent cependant des matières radioactives et il a constaté que certaines prescriptions de la classe 7 ne sont donc pas applicables.

L'on a considéré qu'en l'occurrence il s'agit de colis exceptés et non pas de matières exemptées de la classe 7, mais que la prépondérance des dangers ne devrait pas être attribuée à la radioactivité.

Il a été relevé qu'en rapport avec la disposition spéciale pertinente relative à la classe de prépondérance, la radioactivité n'est pas mentionnée dans les autres classes.

Le secrétaire de la CEE/ONU a rappelé que la question des risques subsidiaires fait partie du calendrier des travaux de l'AIEA aux fins notamment de prendre en compte des prescriptions pour ces risques subsidiaires et il a fait remarquer que la remarque de l'Autriche était néanmoins pertinente puisque les nouvelles prescriptions ne permettent pas d'identifier, par marquage sur le colis, le danger de radioactivité des colis exceptés contenant des matières présentant un risque d'une autre classe. Il a expliqué que pour ces colis exceptés, les prescriptions du RID/ADR (pas de marquage du No ONU de la classe 7, mais marquage du No ONU de l'autre classe sur le colis; dans la documentation, indication du No ONU et de la désignation officielle de transport de l'autre classe complétée par la désignation officielle de transport de la classe 7 mais sans le numéro ONU de la classe 7) ne sont pas conformes au Règlement type de l'ONU, Code IMDG, instructions techniques de l'OACI pour la documentation (car outre les informations requises par le RID/ADR, il faut aussi indiquer le No ONU pour la classe 7). Elles ne sont pas non plus conformes au Règlement de l'AIEA selon lequel il faudrait marquer sur le colis les deux numéros ONU et indiquer dans le document de transport le No ONU et la désignation officielle de transport de l'autre classe, et pour le danger de classe 7, uniquement le No ONU (sans désignation officielle de transport). Il a proposé de s'aligner soit sur le Règlement type de l'ONU, soit sur le Règlement de l'AIEA sur la base d'un nouveau texte pour la disposition spéciale pertinente.

La Réunion commune a estimé qu'il conviendrait de consulter au préalable le Sous-comité d'experts de l'ONU avant de modifier la disposition spéciale pour s'aligner sur le Règlement de l'AIEA, et qu'il n'y avait pas lieu pour l'instant de modifier le RID/ADR.

Sous-section 6.1.6.2 – Révision de la liste des matières auxquelles des liquides de référence peuvent être assimilés pour prouver la compatibilité chimique des fûts et bidons (jerricanes) en plastique 3

Après une longue discussion sur la question de savoir s'il fallait modifier la sous-section 6.1.6.2 pour tenir compte des travaux effectués par l'Allemagne, ou plutôt de faire référence à une norme en préparation au sein du CEN et de l'ISO sur la compatibilité avec les matières plastiques, la Réunion commune a décidé à une très large majorité qu'il fallait donner suite à la proposition de l'Allemagne.

Il a été relevé en particulier que l'ADR et le RID étaient des règlements précurseurs en la matière, et que l'expérience avec le comité technique TC 296 de l'ISO n'était pas très concluante puisque les projets de normes préparés jusqu'à présent, au lieu de compléter le RID et l'ADR, en reprenaient les prescriptions sous une forme modifiée, ce qui n'est ni efficace ni acceptable pour la réglementation.

La Réunion commune a accepté l'offre de l'Allemagne de réunir un groupe de travail informel afin de préparer des textes appropriés pour le RID/ADR. Une référence aux normes pourrait être introduite à un stade ultérieur conformément à la pratique actuelle, si les normes sont conformes à la réglementation. La Réunion commune a également décidé que les travaux devraient porter sur les emballages et sur les GRV.

Procédure à suivre en cas de détection de matières radioactives

Le représentant de l'Allemagne a présenté la procédure à suivre proposée en cas de détection de matières radioactives et qui a l'avantage de ne pas modifier la réglementation (classification selon 2.2.7, le cas échéant séparation, puis reconditionnement, et si la classification est impossible, procédure ultérieure à déterminer par l'autorité compétente). L'objectif de la proposition vise à éviter les procédures antérieures et notamment l'élimination dans des conditions discutables. Il a considéré que la séparation constitue la première priorité et est facile à réaliser et que la deuxième priorité consiste à effectuer un transport d'urgence avec l'autorisation de l'autorité compétente.

Le représentant de la France a présenté un document informel de l'autorité de sûreté nucléaire française sur la procédure suivie en France. Il a relevé qu'il n'est pas toujours possible de séparer, de reclasser et de reconditionner et le diagramme proposé permet de pallier dans une certaine mesure à cette situation.

Le représentant de l'Autriche a attiré l'attention sur le par. 1.4.2.2.4 du RID/ADR et préconisé une collaboration entre les autorités compétentes de radioprotection qui élaborent des règles pertinentes.

Au cours de la discussion l'on a considéré qu'il serait judicieux de collaborer avec l'AIEA, de s'en remettre d'une manière générale à l'autorité compétente afin d'avoir des lignes directrices pragmatiques et que la procédure française mériterait d'être examinée au sein d'un groupe de travail avec les experts de la classe 7. L'on a suggéré au représentant de la France d'entreprendre le cas échéant, les démarches nécessaires.

La Réunion commune a finalement décidé d'adopter la procédure décrite ci-après.

Procédure à suivre en cas de détection de matières radioactives lors du transport, en particulier lors du transport de riblons d'acier (ferrailles)

En cas de constatation d'un débit de dose élevé, il y a lieu en principe de procéder à une classification conformément à la section 2.2.7 du RID/ADR, avant que la poursuite du transport puisse avoir lieu.

Une classification digne de confiance n'est possible en règle générale qu'après séparation, le cas échéant, des matières dangereuses (p. ex. pièces détectées avec un débit de dose élevé).

Si la classification, l'affectation à un numéro ONU et le respect des prescriptions applicables ne sont pas possibles sur le lieu de détection, la procédure ultérieure à suivre doit être déterminée par l'autorité compétente.

2. Harmonisation entre le RID et l'ADR

La Réunion commune a noté que la Commission d'experts du RID et le WP.15 n'ont pas adopté tous les amendements adoptés par la Réunion commune pour la version 2003 du RID/ADR, que l'OCTI avait été prié de soumettre ces divergences décisives pour le RID au groupe de travail du transport des marchandises (WP.15) de la CEE/ONU pour alignement de l'ADR, et que l'OCTI, conformément aux procédures de travail, avait estimé qu'il convenait de les soumettre à nouveau à la Réunion commune au préalable.

La Réunion commune a confirmé la plupart des observations de la Commission d'experts du RID. La Réunion commune a recommandé donc que le WP.15 devrait prendre en considération un alignement correspondant de l'ADR. La remarque suivante a cependant été formulée.

Le secrétariat de la CEE/ONU a demandé si ces questions devaient être à nouveau soulevées au sein de la Réunion commune si le groupe WP.15 n'acceptait pas les nouvelles conclusions de la Réunion commune. La réponse a été positive.

3. Citernes

Le président du groupe de travail sur les citernes, M. Ludwig (Allemagne) a présenté les résultats des travaux de son groupe qui s'est réuni du 11 au 13 mars 2002 à Bonn. Ce rapport a fait l'objet des débats et décisions les plus importants suivants :

Citernes à déchets opérant sous vide

La Réunion commune a adopté les propositions visant à introduire dans le RID/ADR des dispositions relatives aux conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes à déchets opérant sous vide similaires à celles qui existent dans l'ADR pour les véhicules-citernes.

La Réunion commune a noté que ces travaux supplémentaires seraient le cas échéant nécessaires au niveau de la Commission d'experts du RID si des dispositions pour des wagons-citernes à déchets opérant sous vide devaient également être introduites dans le RID.

Le représentant de l'Allemagne a souhaité que les nouvelles dispositions soient introduites pour l'ADR dès 2003, toutefois, il est prévu en principe que le groupe WP.15 ne discute à sa session de mai 2002 que des propositions d'amendements pour 2005, à part quelques questions en suspens pour 2003.

Il a été confirmé que ces citernes à déchets peuvent transporter des déchets du groupe d'emballage I, et qu'elles peuvent également être utilisées pour le pompage de matières pures à partir d'autres citernes et leur transport ultérieur.

Transport de l'ammoniac anhydre

La Réunion commune a accepté le principe d'ajouter une disposition spéciale pour l'ammoniac anhydre (No ONU 1005) pour des contrôles supplémentaires des fissurations sur ces citernes à haute pression, suivant par là la recommandation du groupe de travail. Un document officiel remanié rédactionnellement devra cependant être encore soumis à la prochaine réunion, dans lequel la périodicité de ces contrôles sera prise en compte.

Reconnaissance réciproque des experts et organismes d'épreuves

La Réunion commune s'est déclarée en principe d'accord avec l'objectif recherché d'introduire une nouvelle section 1.8.6. Les délégations ont cependant été priées de transmettre leurs commentaires au représentant de l'UIP qui soumettra une nouvelle proposition à la lumière de ces commentaires et des suggestions formulées au cours de la discussion, notamment sur les incidences juridiques, sur l'harmonisation des procédures et des épreuves et des exigences requises pour les experts et, le cas échéant, de mandater le CEN pour l'élaboration d'une norme pertinente.

Création d'un groupe de travail sur les normes

Cette question a fait l'objet d'une longue discussion. Lors d'un premier vote sur la demande de reconsidérer la création de ce groupe de travail déjà approuvée par la Réunion commune (v. Bulletin 2/2001, p. 25), une faible majorité (10 voix contre 8) s'est dégagée pour ne pas revenir en arrière sur la création de ce groupe de travail.

La Réunion commune a par ailleurs décidé que le groupe de travail ne siégerait pas parallèlement à la Réunion commune. D'autre part, de mauvaises expériences ont été acquises lors de la dernière réunion intersessionnelle du groupe de travail "citernes" en ce qui concerne le nombre d'Etats représentés. L'on a finalement convenu que lors de la prochaine Réunion commune, le lundi matin serait consacré à attribuer une mission (documents à traiter) aux deux groupes de travail (citerne et normes). Du lundi au mercredi le groupe de travail "citernes" siègera parallèlement et le groupe de travail "normes" siègera en dehors des heures de la réunion plénière. L'on a demandé expressément que les normes et surtout les projets de normes auxquelles il faudrait renvoyer dans le RID/ADR devaient impérativement être mises à la disposition des délégués de la Réunion commune. Un membre du secrétariat de la CEE/ONU a déclaré que le secrétariat est tenu de limiter le volume de la documentation et qu'il ne souhaitait pas reproduire le nombre impressionnant de normes sous forme papier. Il serait plus facile et moins coûteux de les rendre disponibles sous forme de documents informels sur le site Web de la division des transports.

L'on a finalement convenu que le mandat et les procédures proposés, non encore discutés dans le détail et non adoptés, feront l'objet d'un examen et de décisions pertinentes par la Réunion commune.

TRAVAUX FUTURS

L'ordre du jour provisoire retenu de la prochaine Réunion commune (Genève, 9 au 13 septembre 2002) est le suivant :

1. Questions restées en suspens
2. Corrections au RID/ADR
3. Nouvelles propositions
4. Citernes
5. Normes
6. Harmonisation
7. Divers
8. Travaux futurs

Le Président de la Réunion commune a annoncé que la prochaine Réunion commune serait la dernière qu'il présiderait et prié les délégations de songer à lui trouver un successeur.

Autres activités

Réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF

Berne, 7/8 mars 2002

La réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF, convoquée à l'initiative du Comité administratif (v. Bulletin 4/2001, p. 71), s'est tenue à Berne, les 7 et 8 mars 2002. Elle était présidée par M. Michel Aymeric (France), Président en exercice du Comité administratif.

Au total, 21 Etats membres étaient représentés lors de cette réunion de travail, à savoir l'ensemble des Membres du Comité administratif ainsi que neuf autres Etats membres (Allemagne, Belgique, Bulgarie, Finlande, Italie, Suède, République tchèque, Turquie et République fédérale de Yougoslavie), qui avait pour but de définir et de légitimer le travail préparatoire nécessaire à la mise en vigueur de la COTIF 1999 au cours des deux à trois prochaines années.

La réunion de travail est parvenue à des conclusions sur les activités à entreprendre dans l'ensemble des domaines d'importance stratégique pour l'OTIF. Le Comité administratif approuvera formellement, lors de sa 97^{ème} session (Vienne 23/24.5.2002), le relevé de conclusions de la réunion de travail qui sera alors mis à la disposition de l'ensemble des Etats membres et publié dans le Bulletin.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI)

64^{ème} session

Genève, 18-21 février 2002

L'OTIF était représentée à la 64^{ème} session du Comité des transports intérieurs en partie également par le Directeur général de l'Office central.

Le Comité des transports intérieurs a approuvé le rapport du Groupe de travail des transports par chemin de fer qui, lors de sa 55^{ème} session, a examiné les sujets habituels, tels que l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), le projet de chemin de fer transeuropéen (TER), la facilitation du passage des frontières en transport ferroviaire international et le rôle des entreprises ferroviaires dans la promotion du transport combiné (Bulletin 4/2001, p. 87).

Le Comité des transports intérieurs a par ailleurs approuvé les rapports du Groupe de travail des transports combinés qui a tenu deux réunions au cours de l'année passée (v. Bulletins 2/2001, p. 28, et 3/2001, p. 62). Ce Groupe de travail s'occupe outre du suivi et du développement de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) également de la possibilité d'une harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport multimodal. Le Comité des transports intérieurs a prolongé le mandat correspondant du Groupe de travail et de son Groupe spécial d'experts. La coopération dans ce domaine avec la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) doit être poursuivie. Le Comité n'a toutefois pas été en mesure de donner des directives pour la poursuite des travaux du Groupe informel d'experts, auquel participe l'OTIF (v. Bulletins 1/2000, p. 65, et 3/2000, p. 236), en ce qui concerne le champ d'application de la réglementation relative à la responsabilité en trafic multimodal (régional ou global) et sa nature juridique (contraignante ou dispositive).

Le Comité des transports intérieurs a traité de nombreuses autres questions qui allaient de la mise en œuvre des décisions de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Programme commun d'action de Vienne, 1997) et de la Charte de Londres sur les transports, l'environnement et la santé (1999), en passant par les questions de sécurité, notamment dans le domaine de la circulation routière, les nouveaux développements et la mise en œuvre des instruments internationaux en navigation intérieure, des prescriptions harmonisées en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses (v. également Bulletins 2/2001, p. 22-27, 3/2001, p. 46-57 et 58-60, ainsi que 4/2001, p. 72-74 et 79-84), jusqu'à différentes affaires de caractère statutaire ou organisationnel.
(Traduction)

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 rédaction

Rome, 2-4 février 2002

Le Groupe de rédaction, dans lequel était également représenté le Secrétariat de l'OTIF, avait pour tâche de procéder aux adaptations qui ont résulté :

1. des délibérations de la Réunion conjointe d'experts gouvernementaux en mars 2001 à Berne (v. Bulletin 1/2001, p. 8/9),
2. des délibérations et des décisions de la Conférence diplomatique (Le Cap, 29.10-16.11.2001) en ce qui concerne la Convention de base relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole aéronautique y relatif (v. Bulletin 4/2001, p. 87/88).

Le Groupe de rédaction a pu achever les travaux jusqu'à l'article XV (la Réunion conjointe d'experts gouvernementaux, Berne, 15/16.3.2001 avait uniquement examiné les articles précités). Une adaptation des autres articles suite aux décisions de la Conférence diplomatique sera provisoirement effectuée directement par les Secrétariats. Le Groupe de rédaction a également confié aux Secrétariats la tâche de mettre au point définitivement la rédaction du texte français.

Ainsi, des projets de textes pertinents seront disponibles pour la deuxième Réunion conjointe d'experts gouvernementaux prévue pour juin 2002.
(Traduction)

Registry Task Force

Rome, 20-22 mars 2002

La première session de la Registry Task Force créée en mars 2001 par la Réunion conjointe du Comité d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles s'est tenue sous la Présidence de M. Peter Bloch (USA) et la Co-Présidence de M. Fabio Crococo (Italie). Ont participé à cette session, outre le Président et coordinateur du Groupe de travail ferroviaire et le représentant de l'OTIF, des experts du Royaume-Uni, du Canada, de la Chine, de la Finlande, de la Hongrie, de la Suède et des Etats-Unis d'Amérique ainsi que de la Société Internationale des Télécommunications aéronautiques (SITA).

Après un aperçu des systèmes existant notamment aux Etats Unis d'Amérique et au Canada, ont été traités des problèmes relevant de la conception différente d'un registre basé sur l'objet sur lequel porte la garantie et d'un registre basé sur le débiteur. La question du (des) critère(s) univoque(s) possible(s) a été discutée en détail, sans qu'une solution générale appropriée ait, jusqu'à présent, pu être trouvée. Par ailleurs a été examinée la question de savoir s'il était possible et utile d'établir un lexique permettant de relier entre eux différents systèmes d'enregistrement.

La SITA a présenté aux participants le système d'enregistrement électronique qu'elle est en train de développer et qui se trouve déjà dans un stade de développement très avancé. Finalement, diverses tâches concrètes destinées à préparer la prochaine session ont été confiées aux membres de la Registry Task Force.
(Traduction)

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Audition des organisations internationales

Paris, 11 mars 2002

Il s'agissait, pour l'essentiel, de donner l'occasion aux

organisations non gouvernementales – au nombre étonnant – de se prononcer au sujet des documents préparés pour la prochaine réunion des Ministres qui se tiendra en mai à Bucarest. En même temps, des indications étaient demandées en ce qui concerne la manière de voir le rôle futur de la CEMT et la forme de coopération appropriée du point de vue de cette organisation.

La discussion a été particulièrement constructive – ce dont on peut se réjouir –, manifestement entre autres pour la raison que les documents de la CEMT et la plate-forme de la réunion des Ministres de la CEMT sont également perçus comme un correctif au dernier Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports européenne dont le contenu, selon différentes parties, ne correspond guère aux réalités. Il s'est formé un débat intéressant autour des sujets de la politique de transfert et de l'intermodalité. Il manquerait une volonté politique à une véritable approche intermodale. Il est nécessaire de mieux définir les objectifs, en partant du principe que chaque mode de transport a son importance et ne peut pas être négligé, en ce qui concerne ses besoins d'investissement, en faveur d'autres modes de transport. Une discussion inachevée portait sur les termes, en partie nouveaux, « Modal Split », « Modal Shift » et « Modal Merge ».

Du point de vue de l'OTIF, une prise de position ne s'est pas imposée. Il a été sans plus possible d'approuver le consensus qui s'est cristallisé, à savoir que la CEMT trouve sa légitimation en premier lieu en tant que « Think Tank » des Ministres des transports dans un espace qui va considérablement au-delà de celui de l'UE (41 Etats membres – ce qui est comparable à l'OTIF). Les activités se concentrent sur l'analyse approfondie et la cohérence dans l'optique de la problématique des transports dans son ensemble.

Le Secrétariat de la CEMT envisage d'organiser régulièrement une audition similaire, toutefois limitée aux organisations intergouvernementales.
(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 28 avril 2000

1. En abandonnant des marchandises sen-

sibles, transportées sous température dirigée sans vérifier qu'un responsable était averti du dépôt des marchandises et acceptait les recevoir, le transporteur a commis une faute lourde exclusive de toute limitation de responsabilité.

2. La prescription de l'action en indemnité pour avarie ne peut pas courir dans le cas où le transporteur abandonne la marchandise dans l'enceinte de l'entreprise sans avoir obtenu décharge, car cela ne saurait valoir livraison.

Cf. articles 103 et 108 du Code de commerce ¹

Le vendredi 6 octobre 1995, un laboratoire (L.F.B.) confie au Sernam ², sous régime de température dirigée, le transport de deux palettes de produits pharmaceutiques à livrer à un hôpital bordelais. Selon ce dernier, les marchandises sont découvertes le dimanche 8, sur un trottoir, en plein soleil. Le destinataire écrit le jour même au laboratoire pour demander l'échange des produits. Le 8 octobre 1996, l'expéditeur assigne la SNCF en paiement de FF 132'227.- représentant la valeur des marchandises.

Par jugement du 4 novembre 1997, le Tribunal de commerce de Meaux, rejette la fin de non-recevoir tirée de la prescription et condamne l'EPIC³ à payer la somme réclamée. A l'appui de son appel, la SNCF invoque l'article 108 (actuel L. 133-6) du Code de commerce, l'assignation ayant été délivrée plus d'un an après le 7 octobre 1995, date contractuellement prévue pour la remise et jour de la livraison effective (celle-ci ne pouvant intervenir un dimanche).

Au fond, elle réclame l'application des limitations d'indemnité du Sernam pour fixer la réparation à FF 15'000.- rejetant le grief de faute lourde, l'expéditeur de marchandises, surtout lorsqu'elles sont sous température dirigée, devant prévoir un emballage adapté au transport.

Pour l'expéditeur, au contraire, le délai annal n'est pas acquis, rien n'établissant que la livraison soit intervenue le 7. D'ailleurs, ajoute-t-il, il n'y a pas eu perte totale, de sorte que la référence au jour de la remise est

¹ Des dispositions comparables se trouvent aux articles 36, 44 et à l'article 58, § 2, lettre b) des RU CIM

² Fait partie de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)

³ Conformément à son statut, la SNCF est un EPIC Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial)

inopérante. Enfin, il souligne l'incurie ayant consisté à laisser des marchandises sensibles, du reste livrées en retard, à la chaleur et sans protection.

La Cour doit donc trancher deux problèmes : la recevabilité de l'action et la faute lourde.

L'article 108 du Code de commerce (actuel L. 133-6) fixe à un an le délai de prescription qui court :

- s'il y a perte totale, à compter de la date où la remise aurait dû intervenir (expiration du délai convenu, ou, à défaut, de celui fixé par les contrats types);
- dans tous les autres cas, à partir du jour de la remise ou de l'offre.

En l'espèce, il y avait trois façons de traiter l'affaire : en perte totale, en avaries ou en inexécution du contrat de transport. Cette dernière solution était à bannir puisque la marchandise était parvenue au lieu désigné. La perte totale pouvait, à la limite, se concevoir dans la mesure où le destinataire avait réclamé l'échange des marchandises : la prescription partait alors du **jour prévu** pour la remise (soit le 7 avant midi) et se trouvait acquise. En revanche, si l'on raisonnait "avaries", il n'y avait eu ni offre ni remise, à défaut d'acceptation physique et juridique de la marchandise, définition de la livraison (d'ailleurs actée par les nouveaux contrats types). On se trouvait donc hors article 108, de sorte que la prescription n'avait pu courir : l'action était, dès lors, recevable.

Restait la faute lourde que le transporteur contestait en raison de l'absence du destinataire. Mauvais argument : face à un empêchement à la livraison, le voiturier se doit d'aviser le donneur d'ordre et, à défaut d'instructions, de se comporter en bon père de famille professionnel en prenant soin de conserver la marchandise. Laisser des produits périssables à l'abandon, surtout quand il y avait non-respect du délai de livraison, relevait de l'incurie.

"Considérant que le transport s'achève avec la livraison; qu'en l'espèce, la SNCF ne rapporte pas la preuve que celle-ci aurait été faite régulièrement le 7 octobre 1995, puisqu'elle ne justifie pas avoir remis la marchandise à une personne autorisée à la recevoir par le destinataire et en mesure d'en contrôler l'état et d'en prendre possession; que si elle allègue que son chauffeur a déchargé la marchandise dans l'enceinte de l'hôpital et l'a abandonnée ainsi, sans avoir obtenu décharge, cela ne saurait valoir livraison; que, dès lors, le délai de prescription, prévu par l'article 108 du Code de commerce n'a pu

commencer à courir le 7 octobre 1995; qu'ainsi l'assignation ayant été délivrée le 8 octobre 1996, l'action n'est pas prescrite;

Considérant que la SNCF a rapporté à son client que son chauffeur a déclaré qu'il s'est présenté au local où, habituellement, il livre la marchandise et que celui-ci étant fermé, il a déposé les palettes sous un avant-toit, comme lui a demandé une infirmière qui a refusé d'émarger le bon de livraison;

Considérant qu'en abandonnant, dans ces conditions, les palettes transportées sans vérifier qu'un responsable était averti du dépôt des marchandises et acceptait de les recevoir, alors que la lettre de voiture indiquait expressément qu'il s'agissait de médicaments urgents et que le type de transport en express devait garantir l'expéditeur de leur remise dans le court délai contractuellement prévu, le chauffeur a commis une faute dont doit répondre la SNCF; que cette négligence est d'une gravité telle qu'elle confine au dol et démontre son inaptitude à la mission contractuelle qui lui avait été confiée; que L.F.B. est donc fondé à reprocher à la SNCF une faute lourde exclusive de toute limitation de responsabilité."

(Tiré de : Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2865 du 23.10.2000).

Informations diverses

Forum wagons privés

Berne, 24 janvier 2002

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'Association suisse des propriétaires de voies d'embranchement et de wagons privés (VAP) ont invité à un forum sous le titre „Forum wagons privés : besoins économiques et cadre juridique“. La libéralisation ferroviaire qui progresse irrésistiblement touche également et surtout les wagons privés. Le forum organisé par le CIT et la VAP avait pour but de déceler les besoins et les attentes de l'économie et d'examiner le cadre juridique approprié. Le forum s'est adressé aux spécialistes en matière de logistique, en particulier à ceux membres de la VAP, aux représentants des chemins de fer, de la Confédération et des cantons ainsi qu'aux médias des transports nationaux.

M. Mutz du Secrétariat de l'OTIF a également tenu un exposé sur l'actuel et le futur „droit des wagons“ qui a été suivi d'une discussion animée. Il était réjouissant d'entendre dans les paroles de clôture du Secrétaire général de la VAP, M. Furrer, qu'il considérait que les Règles uniformes CUV, telles qu'elles ont été adoptées à Vilnius en 1999, constituaient un instrument approprié pour le trafic international ferroviaire.
(Traduction)

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Amsterdam, 31 janvier/1er février 2002

Cette rencontre était fructueuse, avec un programme d'information dense, ce qui reflète indubitablement le fait que l'on s'occupe avec intensité du Droit communautaire dans le domaine ferroviaire qui prend rapidement forme. Sont d'actualité le deuxième paquet ferroviaire et, en particulier, la Directive sur la sécurité, respectivement l'Agence ferroviaire européenne prévue. L'on ne peut pas prétendre, dans ce contexte, que les autorités de surveillance ferroviaire concernées ne voient que des problèmes et veulent gagner du temps. Il existe des domaines partiels (la directive sur la sécurité en tant que telle) pour lesquels l'on souhaite une accélération des travaux, raison pour laquelle il est apparemment pris en considération de répartir le programme de la Commission.

D'un autre côté, il apparaît avec évidence qu'il existe toujours, à l'intérieur de l'UE et - encore davantage en dehors de la Communauté - des différences en ce qui concerne les situations de départ, les conceptions et les vitesses.

L'OTIF est appelée à jouer son rôle telle que cela s'est cristallisé lors de la réunion du 5 décembre 2001, c'est-à-dire avec un précurseur de la Commission d'experts techniques rapidement mis en place et également d'autres services qui ne seraient pas, sans plus, disponibles autrement. Avec de tels services, l'OTIF peut se profiler et se rendre utile.

Dans ce sens, il a été concrètement convenu à Amsterdam,

- de procéder rapidement à une enquête en ce qui concerne les conceptions terminologiques et les dispositions organisationnelles dans le domaine de la surveillance ferroviaire, respectivement des tâches souveraines dont il est question. Cette

enquête doit parvenir à un résultat pouvant être présenté lors de la prochaine session de l'ILGGRI en mai à Lisbonne ;

- de tenir une réunion à Berne, organisée par l'Office central, traitant de la sécurité ferroviaire en tenant compte particulièrement du transport des marchandises dangereuses et des méthodes d'évaluation des risques pour l'environnement. Il conviendra encore de définir la conception appropriée pour cette réunion, qui pourra être envisagée au plus tôt dans le courant du deuxième semestre 2002. Il s'agira d'y impliquer de manière adéquate la Commission d'experts du RID et, par là même, de renforcer son rôle.
(Traduction)

Bibliographie

Frohmayer Albrecht / Mückenhausen Peter (éditeurs), *EG Verkehrsrecht* (Droit communautaire des transports), Editions C.H. Beck, Munich, 2000, 2ème livraison complémentaire, mai 2001

L'ouvrage de base est paru en l'an 2000 sous forme de feuillets mobiles (v. compte rendu paru dans le Bulletin 1/2000, p. 81 ss.). Après que l'ouvrage ait été complété et mis à jour au moyen d'une première livraison complémentaire (v. Bulletin 2/2001, p. 42 ss.), il est maintenant développé avec la deuxième livraison complémentaire qui commente, pour la première fois, d'une part des Directives nouvelles promulguées en 2001 et concernant le trafic ferroviaire, et d'autre part des Directives plus anciennes qui, entre temps, ont en partie été amendées et concernent d'autres modes de transport.

Le commentaire portant sur la Directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires a été remanié en tenant compte de la Directive 2001/12/CE. Il est expliqué comment, au moyen de cette Directive, le monopole d'infrastructure traditionnel des chemins de fer étatiques est encore davantage restreint en faveur de l'accès à l'infrastructure d'entreprises ferroviaires concurrentielles. L'étendue élargie des droits d'accès est décrite avec précision et expliquée ensemble avec les autres éléments de l'amendement. En ce qui concerne la transposition de la nouvelle Directive dans les différents Etats membres de la CE, un délai court jusqu'au 15 mars 2003. L'attention est attiré sur le fait que les chemins de fer des Etats membres de la CE ont toujours des structures diffé-

rentes ; une forme juridique formellement indépendante, telle qu'elle a été introduite dans certains Etats, ne garantit pas encore l'indépendance vis-à-vis de l'Etat. Contrairement à la version précédente, il est renoncé à une présentation concrète des différentes étapes dans le cadre de la mise en oeuvre de la réforme ferroviaire dans différents Etats.

De légères adaptations – conformément à la Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil – sont intervenues dans le commentaire de la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, dont certains articles ont reçu un nouveau libellé par la Directive 2001/13/CE.

La deuxième livraison complémentaire comporte par ailleurs des explications concernant la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité; ces explications remplacent celles concernant la Directive 95/19/CE du Conseil abrogée et sa transposition en Allemagne.

Parmi les autres Directives traitées dans la deuxième livraison complémentaire, il convient de mentionner en particulier la Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Par voie de conséquence, il a été choisi pour le commentaire de cette Directive la même structure que celle du commentaire de la Directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Cet excellent commentaire des principales prescriptions du droit secondaire de la CE relatif aux transports, ne doit manquer dans aucune bibliothèque spécialisée. Il s'adresse tant aux institutions étatiques impliquées dans la transposition de ce droit qu'aux entreprises de l'industrie des transports et aux avocats.

(Traduction)

Fromm, Fey/Sellmann/Zuck, *Personenbeförderungsrecht, Kommentar* (Droit de transport des voyageurs, Commentaire), 3ème édition, Editions C.H. Beck, Munich, 2001, pages XXIV, 296

Le nouveau droit de transport des voyageurs est entré en vigueur il y a six ans, le 1er janvier 1996. Nonobstant cela, ce domaine juridique est soumis à un développement constant.

Depuis des années déjà, les lecteurs ont été tenus au

courant sous cette rubrique des développements dans le cadre de la présentation du Commentaire de Bidinger. Dans le numéro 4/2001 a été commenté pour la première fois l'important commentaire de la Loi relative au transport des voyageurs de Fielitz/Grätz paru sous forme de feuillets mobiles en deux tomes. La rédaction du Bulletin voudrait mentionner un autre commentaire de la Loi relative au transport des voyageurs qui, avec 300 pages, est nettement plus succinct.

Outre la Loi relative au transport des voyageurs, l'Ordonnance relative à l'accès à la profession est également expliquée avec référence à la jurisprudence principale.

En annexe sont reproduits les textes des principales prescriptions de l'UE. Il s'agit du Règlement (CEE) n° 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, le Règlement (CEE) n° 684/92 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, le Règlement (CE) n° 12/98 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre et le Règlement (CE) n° 2121/98 portant modalités d'application relatives aux deux Règlements susmentionnés.

En ce qui concerne les prescriptions nationales également reproduites dans l'annexe, il convient de mentionner la Loi relative à la régionalisation des transports régionaux publics (Loi relative à la régionalisation).

Le droit relatif au transport des voyageurs règle non seulement les droits et les obligations complexes des entreprises et de leur personnel, mais aussi ceux de leurs clients. Il est, par conséquent, également important pour ce groupe de personnes de pouvoir s'informer rapidement au moyen d'un commentaire succinct mais compétent. Ces commentaires succincts s'adressent, par ailleurs, à tous les juristes dans les administrations, tribunaux et associations désirant recevoir rapidement un aperçu de cette matière complexe et ne devraient donc manquer dans aucune bibliothèque juridique de ce groupe de personnes.

(Traduction)

Koller Ingo, Roth Wulf-Henning, Morck Winfried, *Handelsgesetzbuch: Kommentar* (Code de commerce : commentaire), Editions C.H. Beck, Munich 2002, ISBN 3 406 48148 5, pages XXVII, 1'120

La troisième édition du „Commentaire jaune“ au Code de commerce vient de paraître aux Editions Beck. La deuxième édition a été commentée dans le Bulletin 3/1999, p. 127.

Le Commentaire a été remanié dans l'ensemble de ses parties et se trouve maintenant à l'état du 1er juillet 2001. Différents amendements de lois intervenus depuis 1999, des nouveaux arrêts et le nombre sans cesse croissant de la littérature relative au Code de commerce ont été introduits.

Afin de faciliter la lecture, le Commentaire renonce, dans une large mesure, aux abréviations. Le langage clair et concis permet néanmoins de loger une multitude d'informations dans un espace restreint. Le Commentaire succinct permet ainsi aux personnes qui, dans la pratique quotidienne, sont confrontées à des questions relevant du droit commercial, mais aussi aux étudiants, de disposer d'un aperçu rapide des principaux problèmes lors de l'application. L'index détaillé facilite l'utilisation.

Les auteurs connus et réputés sont un garant de l'excellente qualité du Commentaire. Pour des raisons compréhensibles, il a toutefois fallu renoncer à un commentaire du cinquième livre, Commerce maritime. Malgré cela, ce Commentaire peut être recommandé sans réserve en tant qu'une aide précieuse à une première approche du droit de commerce.

(Traduction)

Tavakoli Anusch Alexander, *Privatisierung und Haftung der Eisenbahn* (Privatisation et responsabilité du chemin de fer), 1ère édition 2001, Nomos-Verlagsgesellschaft, Baden-Baden

Le présent ouvrage a été accepté en tant que dissertation par l'Institut d'Etudes juridiques de l'Université de Constance et publié par le professeur Dr Werner F. Ebcke sous forme de volume 20 de la série « Droit économique allemand, européen et comparatif ».

Comme le constate l'éditeur dans son avant-propos, la réforme de la structure ferroviaire entreprise en Allemagne en 1994 a souvent été désignée d'ouvrage du siècle. Malgré ou justement en raison du grand nombre de modifications légales, de nombreuses questions sont restées en suspens. En particulier, les effets réciproques entre la réforme de la structure ferroviaire et le droit relatif à la responsabilité n'ont pas été réglés par la loi, bien que, comme le souligne l'éditeur, « le droit relatif à la responsabilité est d'une importance capitale pour le bon fonctionnement des transports ».

En ce qui concerne l'auteur, il convient de retenir que suite à sa suggestion, les dispositions relatives à l'obligation d'assurance des chemins de fer ont été modifiées dans le projet de la deuxième loi portant modification de prescriptions du droit ferroviaire et que des lacunes ont été comblées dans le domaine de l'assurance.

L'objectif de cette dissertation consiste à examiner de quelle manière les dispositions qui n'ont jusqu'à présent pas encore été adaptées par le législateur doivent être interprétées et appliquées en ce qui concerne la responsabilité à la lumière de la réforme de la structure ferroviaire. Les dispositions nouvellement créées en matière d'assurance obligatoire en trafic ferroviaire sont également soumises à une appréciation critique.

Le premier chapitre présente tout d'abord le développement et le changement des tendances de dérégularisation dans le domaine ferroviaire, la Seconde guerre mondiale constituant une césure importante. Outre les raisons qui ont conduit à la grande réforme de 1994 et les objectifs de cette réforme, le développement du Droit communautaire dans ce secteur est également inclus dans cette analyse, étant donné qu'il doit être considéré comme une force de développement majeure à la privatisation.

La question de la relation entre le droit ferroviaire, d'une part, et le droit en matière de concurrence, d'autre part, est d'une importance capitale pour le libre accès aux réseaux qui fait actuellement l'objet de discussions. Dans ce contexte, l'auteur renvoie au libellé du § 14, al. 5 de la Loi générale sur les chemins de fer (AEG). Ce dernier est clair et précis, puisqu'il définit que les tâches et les compétences des autorités compétentes en matière de lutte contre les cartels demeurent inchangées conformément à la Loi contre les restrictions en matière de concurrence.

Le deuxième chapitre décrit l'évolution historique de la responsabilité du chemin de fer dans le cadre du transport de voyageurs à partir de la Loi ferroviaire prussienne introduite en 1838. Cette loi a introduit pour la première fois en Allemagne une responsabilité stricte, indépendante de la faute, à savoir une « responsabilité inhérente au risque », ce qui était à l'époque, effectivement une nouveauté révolutionnaire. La « Reichshaftpflichtgesetz » (Loi relative à la responsabilité) de 1871 a été complétée par la Loi de 1940 relative à la responsabilité des chemins de fer et des tramways en cas de dommages matériels.

Le troisième chapitre, qui traite la responsabilité du chemin de fer selon le droit actuel, constitue la partie essentielle de l'ouvrage de Tavakoli. Avec ses

270 pages sur un total de 400, ce chapitre est également la partie la plus volumineuse et la plus importante de l'ouvrage.

La réforme de la structure ferroviaire a eu pour conséquence que dorénavant une multitude de personnes différentes peut être impliquée dans la réalisation d'un transport ferroviaire. Cela est également la raison pour une série d'insécurité en ce qui concerne l'interprétation des lois existantes et pour la nécessité de combler des lacunes qui peuvent apparaître suite à l'absence de modifications des lois. Il n'est possible d'établir des principes visant à répondre à des questions de responsabilité spécifiques au chemin de fer que si toutes les personnes pouvant juridiquement entrer en ligne de compte sont prises en considération. L'auteur cite en tant que participants possibles à un transport ferroviaire les personnes suivantes :

- le voyageur,
- le transporteur,
- le gestionnaire de l'infrastructure,
- l'entreprise de transport ferroviaire effectuant le transport/ le fournisseur du moyen de traction,
- le bailleur de wagons ferroviaires ou de locomotives,
- le titulaire d'un wagon,
- le détenteur de wagons,
- le détenteur de locomotives.

La Loi relative à la responsabilité dans la teneur de 1978 peut être considérée comme principale base pour faire valoir des droits en cas de dommages personnels et matériels. L'avantage de cette base consiste en une responsabilité indépendante de la faute, son inconvénient en une étendue de responsabilité limitée. Bien que la réforme des structures ferroviaires, notamment la séparation entre infrastructure ferroviaire et exploitation, ait apporté d'importantes nouveautés dans l'ensemble du domaine ferroviaire, les dispositions de la Loi relative à la responsabilité n'ont jusqu'à présent pas été adaptées à cette nouvelle situation. Par la suite, l'auteur montre dans un examen très approfondi les conséquences de la réforme sur les questions ayant trait à la responsabilité. Il examine la jurisprudence jusqu'alors applicable et ses conséquences sur la nouvelle situation et parvient à la conclusion qu'en continuant à appliquer tels quels à la situation actuelle les principes établis par la jurisprudence, l'on arriverait au résultat absurde suivant :

1. Le gestionnaire de l'infrastructure ne serait pas exploitant, étant donné qu'il n'effectue pas de transport à son propre compte.

2. L'entrepreneur de transport ne serait pas exploitant, étant donné qu'il ne dispose pas du pouvoir de disposition en ce qui concerne le matériel ayant un rôle important en matière de sécurité.

Le terme d'« exploitant » est ainsi devenu un terme juridique qu'il convient d'étoffer, étant donné que ni le libellé de la loi ni les principes jusqu'alors établis à ce propos n'apportent une clarification suffisante. A partir de différents critères et surtout au moyen d'une comparaison avec d'autres responsabilités basées sur le risque applicables dans le domaine des transports (transports aériens et routiers), cette dissertation tente de parvenir à une solution. Elle examine en particulier la compatibilité d'une responsabilité du détenteur avec des aspects spécifiques au chemin de fer. Il est possible d'approuver l'auteur lorsqu'il qualifie d'« exploitant » au sens du § premier de la Loi relative à la responsabilité, celui qui fournit effectivement la traction sur une infrastructure ferroviaire. Dans ce contexte, l'auteur propose d'introduire une « responsabilité légale du détenteur », cela sur la base du fait que le détenteur respectif d'un véhicule ferroviaire doit souscrire à une assurance responsabilité.

L'un des avantages d'une responsabilité du détenteur résiderait en une uniformisation des dispositions en matière de responsabilité dans le domaine des transports, étant donné que l'on trouve des dispositions relatives aux dommages-intérêts tant dans le domaine des transports routiers que dans celui des transports aériens. L'auteur attire l'attention sur le fait que les dispositions des Règles uniformes CUV adoptées à Vilnius confèrent elles aussi une grande importance au détenteur d'un wagon, créant ainsi également dans le domaine des Règles uniformes CUV des possibilités en vue d'une responsabilité du détenteur (bien qu'il s'agisse là d'une responsabilité du détenteur indépendante de la faute qui peut être modifiée par un accord des parties).

Après la réforme ferroviaire, le détenteur ne peut quand même pas être considéré comme « exploitant », étant donné qu'il n'a pas, ou qu'en partie, le pouvoir de disposition sur l'exploitation ferroviaire nécessaire à un « exploitant ». Même après la réforme de la structure ferroviaire, les détenteurs de wagons ne peuvent pas, par conséquent, entrer en ligne de compte en tant que responsables au sens de la responsabilité basée sur le risque applicable aux chemins de fer. Étant donné qu'outre la responsabilité légale conformément à la Loi relative à la responsabilité - importante pour la partie lésée -, une responsabilité délictuelle conformément aux §§ 823 ss. du Code civil allemand (BGB) peut également entrer en ligne de compte, l'auteur se penche

également sur les questions qui y sont liées. Du point de vue des éléments de faits, la responsabilité délictuelle selon le BGB se distingue de celle prévue par la Loi relative à la responsabilité par le fait que le dommage ne doit pas être occasionné par un accident. Finalement, des droits contractuels peuvent être fait valoir lorsqu'un dommage est intervenu lors d'un transport ferroviaire. En raison de la réforme de la structure ferroviaire et l'ouverture du réseau ferroviaire qui y est liée, la partie lésée pourra prendre en considération, en ce qui concerne la responsabilité, plusieurs personnes, également de manière cumulée, alors que cette responsabilité incombait, jusqu'alors, régulièrement à la Deutsche Bundesbahn. Là aussi, l'auteur analyse les différentes possibilités de cas, notamment dans le cadre du transport de voyageurs.

Le dernier chapitre, à savoir le chapitre 4, traite l'obligation de souscrire une assurance. Alors qu'à l'origine, les assurances responsabilité avaient pour but de protéger le preneur d'assurance de dommages économiquement insupportables, la priorité de toutes les assurances responsabilité est aujourd'hui accordée à la protection de la partie lésée. L'auteur attire l'attention sur le fait que jusqu'en 1995, il n'existait pas pour les chemins de fer de réglementation similaire aux autres modes de transport. L'absence d'une obligation de souscrire une assurance ne posait pas de problème dans la mesure où il s'agissait de la Deutsche Bundesbahn qui était assurée en tant que patrimoine de l'Etat allemand par la force financière de ce dernier. En 1995, l'Ordonnance relative à l'assurance responsabilité des chemins de fer, a prévu pour la première fois en Allemagne une obligation pour l'ensemble des entreprises ferroviaires de souscrire une assurance responsabilité. Cette obligation a toutefois été limitée aux dommages-intérêts résultant de la Loi relative à la responsabilité, ce que l'auteur critique comme étant une réglementation erronée et complètement insuffisante. Une obligation de souscrire une assurance n'existe également pas pour les wagons ferroviaires (en général et les wagons immatriculés en particulier).

Le présent ouvrage aura indéniablement une importance pratique primordiale, probablement au-delà de l'Allemagne, tant pour le traitement scientifique que pour le traitement pratique de dommages intervenant dans le domaine ferroviaire. Cet ouvrage ne doit manquer dans aucune bibliothèque de droit de transport et de responsabilité.
(Traduction)

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° 2929/2002, p.140/141 – Contrat de transport. Prêt-à-porter ou sur mesure ? (M. Tilche)

Idem, n° 2932/2002, p. 194/195 – CMR. Quel champ d'application ? (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 6/2002, S. 9 – ADR/GGVSE: Das Netz wird dichter; Neues Recht

Idem, Nr. 18/2002, S. 1 – ADSp gelten als stillschweigend vereinbart

Idem, Nr. 19/2002, S. 6 – Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn: Die Pflichten rufen. Bei der Umsetzung der GGVSE sind Kreativität und Flexibilität erforderlich (W. Spohr)

Idem, Nr. 21/2002, S. 1 – Gefahrgutrecht relativ perfekt. Helmut Rein auf Gefahrgut-Tagen

Idem, Nr. 30/2002, S. 3 – Von Haag über Visby und Hamburg nach Neue Perspektive für einheitliches Seetransportrecht (H.H. Nöll)

Idem, Nr. 35/2002, S. 12 – Gefahrgut-Kleinmengen - alles hat seine Grenzen (W. Schmitz); S. 14/15 – Alles was im Gefahrgut Recht ist (H. Rein)

European Transport Law, Antwerpen, No. 6/2001, p. 831-842 – Gabriele Wehr revisited. Some notes on article 2 CMR (P. Ruitinga, R.J. de Haan); p. 843-877 – La Convención CMR según la Jurisprudencia del « Tribunal Supremo » de España (F.J. Sánchez-Gamborino)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 4/2002, p. 27/29 – Convention de Varsovie contre CMR (B. A. Fankhauser)

Idem, n° 8/2002, p. 26 – Le BSL hausse le ton (Polémique sur le statut juridique des nouvelles conditions générales des transitaires allemands)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 11-12/2001, S. 425-432 – Die Auswirkungen der Reform des deutschen Schuldrechts auf das Transportrecht (I. Koller); S. Zum Verlustbegriff, insbesondere bei weisungswidriger Ablieferung einer Sendung (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 1/2002, S. 1-7 – Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen nach § 435 HGB im internationalen Vergleich (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 2/2002, S. 62-64 – Ist die Russische Föderation ein Vertragsstaat der CMR? (S. Rogov)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, N° 2001-3, p. 643-648 – La jurisprudence du Tribunal Supremo espagnol en matière de CMR (F.J. Sánchez Gamborino)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 2/2002, S. 22-23 – Neue Vorschriften sichern den reibungslosen Transport gefährlicher Güter im Verkehr Europa-Asien (A. Glonti)

Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Nr. 2/2002, S. 38-46 – Künftige Änderungen im deutschen und europäischen Schadenersatzrecht (Ch. Huber)