



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

**Bulletin**  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**2/2002**

110<sup>e</sup> Année • Avril - Juin

## Sommaire

### Communications de l'Office central

#### Ratification du Protocole 1999

Suisse et Espagne, p. 19

### Organes de l'OTIF

#### Comité administratif

97<sup>ème</sup> session - Vienne, 23/24.5.2002 - p. 19

#### Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

### Marchandises dangereuses

#### Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

Bonn, 17-19.4.2002, p. 20

#### Séminaire de consultation pour les experts des Etats membres de l'OSJD

Varsovie, 22-26.4.2002, p. 24

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

Genève, 13-17.5.2002, p. 25

### Technique

#### Mise au concours d'un poste de spécialiste dans le domaine technique/admission auprès du Secrétariat de l'OTIF, p. 27

### Autres activités

#### Réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF, p. 28

#### OTIF - UNIDROIT

Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles – 2<sup>ème</sup> session conjointe - Rome, 17-19.6.2002 - p. 28

### Coopération avec les organisations et associations internationales

#### Communautés européennes (CE)

Etude de l'UE relative à l'identification et l'enregistrement des véhicules ferroviaires - Bruxelles, 10.6.2002 - p. 30

#### Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres - Vilnius, 13/14.6.2002 - p. 31

#### Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2002 et jubilé "100 ans CIT" - Lucerne, 30/31.5.2002 - p. 32

### Jurisprudence

Cour d'Appel de Lyon - Arrêt du 15.9.2000 - Responsabilité du transporteur en cas d'avarie – faute qualifiée (droit national), p. 33

### Informations diverses

#### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Lisbonne, 23/24.5.2002, p. 37

#### Association des entreprises de transport allemandes (VDV)

Berlin, 10/11.4.2002, p. 37

#### Association Française des Wagons de Particuliers (AFWP)

Paris, 6.6.2002, p. 37

### Bibliographie

**Bidinger Helmuth**, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraison complémentaire 1/02, p. 38

**Stolzlechner Harald** (Editeur), Recht der Verkehrsgewerbe (Droit des professions des transports), p. 39

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 39

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

Suisse et Espagne

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), deux autres Etats membres, à savoir la Suisse et l'Espagne, ont déposé, respectivement le 7 mai 2002 et le 18 juin 2002, leurs instruments de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup>. Ainsi, huit Etats ont jusqu'à présent ratifié ce Protocole.

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).

<sup>1</sup> 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.

### Organes de l'OTIF

#### Comité administratif

97<sup>ème</sup> session

*Vienne, 23/24 mai 2002*

Sur invitation de l'Autriche, la 97<sup>ème</sup> session du Comité administratif s'est tenue à Vienne, les 23 et 24 mai 2002, sous la présidence de M. Michel Aymeric (France).

Le Comité a approuvé le relevé de conclusions de la réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF, qui s'est tenue à Berne les 7 et 8 mars 2002 (v. Bulletin 1/2002, p. 9). Il a, par ailleurs, été décidé que le relevé de conclusions ne serait pas publié.

Le Comité a examiné la question de la composition et du mandat de la délégation qui sera chargée de négocier avec la CE l'accord d'adhésion conformément à l'article 38 de la COTIF 1999. Cette délégation devant être à la fois petite, équilibrée, mais en position de force pour discuter, il a été décidé qu'elle sera composée de représentants de deux Etats membres, également Membres de la CE, d'un Etat membre, candidat à l'adhésion de la CE, et d'un Etat membre parmi ceux qui ne sont ni Etat membre de la CE, ni Etat candidat à l'adhésion à la CE. Ces Etats sont l'Allemagne, le Royaume-Uni, la

Hongrie et la Tunisie. La question du mandat de négociation sera examinée une nouvelle fois par le Comité, lors de la 98<sup>ème</sup> session.

Le Comité a, par ailleurs, approuvé le Rapport de gestion 2001 et le Rapport de gestion financière 2001. Le taux kilométrique définitif, qui constitue la base pour le calcul des contributions 2001, a été fixé à Frs. 6.30. Le Comité a pris note de la situation financière de l'OTIF, qui a été qualifiée de satisfaisante, ainsi que de la situation actuelle des placements. Cependant, un excédent de charges de Frs. 150'955.55 doit être prélevé du Fonds de réserve en raison notamment de la performance négative du portefeuille de titres.

Le Comité a approuvé la modification de l'article 26 (Modification du Règlement) du Règlement financier et comptable, modification rendue nécessaire à la suite de la décision prise par le Comité lors de sa 96<sup>ème</sup> session d'autoriser l'Office central à procéder, de son propre chef, aux adaptations nécessaires et appropriées du plan comptable (v. Bulletin 4/2001, p. 71).

Le projet de modernisation de la salle de conférence a été provisoirement abandonné (v. Bulletin 4/2001, p. 72). La question sera réexaminée en temps opportun. En attendant, il sera procédé à un minimum de travaux de remise en état afin de garantir une utilisation optimale de la salle de conférence, telle qu'elle existe actuellement.

Le Comité a, enfin, pris note d'un rapport intermédiaire au sujet de la politique du personnel. Le projet définitif devrait lui être soumis lors de sa prochaine session. Il a brièvement discuté de l'avis de mise au concours du poste de spécialiste dans le domaine technique/admission (v. Bulletin 1/2002, p. 4), mais n'a pas autorisé la réduction du délai de mise au concours de six à trois mois. L'avis de mise au concours du poste peut être consulté sur le Site Internet de l'OTIF (v. par ailleurs p. 27).

Pour finir, le Comité a décidé de tenir sa prochaine session ordinaire, les 7 et 8 novembre 2002, à Berne.

**Groupe de travail**  
**« Technique des citernes et des véhicules »**  
**de la Commission d'experts du RID**

*Bonn, 17-19 avril 2002*

v. sous « Marchandises dangereuses »

**Marchandises dangereuses**

**Groupe de travail**  
**"Technique des citernes et des véhicules"**  
**de la Commission d'experts du RID**

*Bonn, 17-19 avril 2002*

Sur invitation du Ministère fédéral allemand du Transport, de la Construction et du Logement, un groupe de travail officiel de la Commission d'experts du RID (v. Bulletin 4/2001, p. 75/76) s'est réuni à Bonn du 17 au 19 avril 2002. Ce groupe de travail avait pour objectif d'examiner le rapport du groupe de travail allemand qui avait été mis sur pied après plusieurs accidents ferroviaires avec des marchandises dangereuses, aux fins de proposer des modifications du RID ou de formuler des propositions de normes.

Les Etats suivants ont participé aux délibérations : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Roumanie, Suède et Suisse. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) étaient également représentées.

**Election du Président**

Monsieur H. Kellerhaus (Allemagne), Président de groupe de travail allemand, a été élu Président.

**Adoption de l'ordre du jour**

Dans un premier temps l'on devait examiner les mesures que la Commission d'experts du RID a transmises au groupe de travail et en second lieu quelles mesures s'influencent réciproquement ou même s'excluent.

Le représentant de la Suisse a déclaré que le but des travaux devrait être une augmentation du niveau de sécurité du système global sans porter préjudice à la situation de concurrence fer-route. Il ne faudrait pas prendre en considération que les wagons-citernes mais aussi le trafic ferroutage et des conteneurs.

Le représentant de la France a attiré l'attention sur le fait que les accidents ferroviaires avec des marchandises dangereuses sont plutôt rares et qu'il ne faudrait pas perdre de vue, au cours de la discussion, les conséquences des mesures individuelles qui pourraient conduire à un transfert modal.

Le représentant de l'Allemagne a rappelé que le rapport final contient un catalogue de mesures sur la base d'accidents qui ont réellement eu lieu. Il y va du propre intérêt de l'industrie chimique de prendre de telles mesures pour certains transports (par ex. pour les transports de chlore) pour que ces transports soient mieux acceptés par le public.

Le groupe de travail s'est mis d'accord pour discuter d'abord des différentes mesures citées dans le rapport final du groupe de travail allemand. Après discussion de toutes les mesures il faudra alors déterminer les priorités.

### **Equipements de protection contre l'enchevêtrement/ enchevalement des tampons**

Le Président a expliqué qu'il existe déjà en l'occurrence différentes approches :

- le tampon ascendant, par des mesures constructives, est dévié de façon à ce qu'il ne puisse pas pénétrer la citerne ;
- les éléments de construction placés à l'avant du châssis sont placés de telle sorte que les tampons ne peuvent pas toucher la paroi de la citerne ;
- construction finlandaise : une griffe d'arrêt située sur la traverse d'attelage arrête le tampon ascendant du wagon tamponneur. A l'avant et à l'arrière de chaque wagon un seul tampon est équipé de cette griffe d'arrêt, afin d'empêcher que deux équipements de protection se font face ;
- un bouclier de protection placé avant le fond de la citerne et qui couvre environ plus de la moitié du fond de la citerne. Un nez d'arrêt se trouve en complément sur ce bouclier et qui arrête le tampon ascendant.

Un équipement ultérieur des wagons-citernes existants n'est économiquement pas justifiable de l'avis du Président. En outre, un équipement ultérieur ne peut pas toujours être installé, contrairement aux nouvelles constructions.

Le groupe de travail a formulé les objectifs de protection suivants :

- Mesures pour empêcher les enchevêtrements des tampons (lorsqu'ils s'élèvent) en cas de collisions violentes entre wagons à la suite d'irrégularités.

- Les dispositifs (équipements) doivent être conçus de façon à permettre un équipement ou rééquipement continu et que pendant la période d'équipement ou de rééquipement (c.-à-d. état d'équipement différent) il n'y ait aucune augmentation du potentiel de mise en danger, l'équipement de protection ne devant avoir aucun effet négatif sur le corps de la citerne.
- Les constructions doivent être compatibles entre elles et ne pas réduire l'objectif de protection.

La discussion a donné le résultat suivant :

- l'utilité des équipements de protection contre l'enchevêtrement des tampons a été reconnue de manière générale ;
- pour les nouvelles constructions il faut compter avec un investissement supplémentaire de 10'000 à 15'000 € ;
- un équipement obligatoire du parc existant d'anciens wagons n'est pas approuvé ;
- une corrélation avec d'autres mesures n'est pas perceptible ;
- l'application des mesures limitée à certains groupes de matières doit encore être examinée ;
- les constructions qui après un enchevêtrement des tampons favorisent l'éventuelle pénétration de la citerne (par ex. fixation oblique de la citerne, par laquelle les tampons sont dirigés directement vers la citerne), doivent être exclues.

### **Couverture sandwich pour les fonds de citernes**

La discussion a conduit aux conclusions suivantes :

- l'efficacité des couvertures sandwich à des vitesses d'accident élevées doit être examinée dans un projet de recherche. Le laboratoire fédéral allemand de recherches et d'essais sur les matériaux (BAM) n'a effectué jusqu'à maintenant que des essais quasiment statiques, mais pour les véhicules-citernes routiers des essais dynamiques ont également été effectués ;
- la couverture sandwich pour les matériaux, pour lesquels l'on ne peut obtenir aucune augmentation de l'absorption d'énergie (par ex. l'aluminium) est considérée comme mesure de protection judicieuse ;

- l'augmentation de l'épaisseur de paroi devrait être prise en considération en tant qu'alternative en raison du problème de corrosion.

### Eléments crash

Le groupe de travail a formulé l'objectif suivant pour les éléments d'absorption d'énergie :

Absorption d'énergie lors d'un choc de collision ou d'un accident s'élevant à au moins 800 kJ, par déformation plastique d'éléments de construction définis ou par des procédés à effet similaire, sans que cela ne cause une introduction dangereuse d'énergie directement dans la citerne.

Les éléments crash peuvent en l'occurrence représenter un moyen efficace.

### Protection contre le flot

Le groupe de travail n'a pas appuyé l'installation de brise-flots pour les wagons-citernes. Un effet d'accident par le flot à lui seul n'a pas été reconnu.

### Contrôle/Surveillance de l'air de freinage

Le groupe de travail a tiré les conclusions suivantes :

- la réalisabilité technique et l'efficacité devraient être déterminées dans une étude ;
- le contrôle des freins et la formation dans les différents Etats membres devraient d'abord être comparés et plus tard uniformisés ;
- l'autorité compétente devrait élaborer des indications desquelles il sera possible, pour le conducteur de locomotive, de reconnaître que l'essai de frein n'a pas eu lieu ;
- la solution à court terme citée ci-dessus pourrait être prise en considération pour les nouvelles constructions de locomotive ;
- une corrélation avec la mesure « Liste des contrôles » a été reconnue.

### Friction des lisoirs (patins) entre châssis du wagon et bogies

Le groupe de travail est parvenu au consensus que pour les nouvelles constructions seuls les lisoirs acier-plastique sont à utiliser. Dans le cadre de réparations il

faudrait si possible également prendre en considération leur remplacement pour les anciens véhicules.

### Tampons et plateaux de tampon

Le groupe de travail était convenu de poursuivre la discussion en corrélation avec la mesure « Eléments d'absorption d'énergie ».

### Longeron longitudinal/central/citerne autoportante

Le représentant de l'UIC a cité trois possibilités de fixer la citerne sur le châssis :

- « Variante allemande » : fixation de la citerne dans la zone du bogie sur des longerons longitudinaux ;
- « Variante française » : les longerons longitudinaux sont soudés à la citerne sur toute la longueur de la citerne ;
- « Variante russe » : appui de la citerne au milieu sur des longerons longitudinaux.

Le groupe de travail a exprimé le vœu, qu'avant de poursuivre le traitement de ce point, il faut examiner, par un projet de recherche, la fixation optimale de la citerne sur le châssis. Il y aurait lieu en l'occurrence d'examiner également si en cas d'accident grave il faut séparer la citerne du châssis.

### Constructions annexes de la citerne (trou d'homme sur wagons-citernes à haute pression, échelles, plateaux, etc.)

Le groupe de travail s'est rallié aux conclusions contenues dans le rapport final du groupe de travail allemand, à savoir que les constructions annexes pour les wagons-citernes neufs doivent être conçues de manière à ce qu'en cas d'accident il y ait rupture (point de rupture théorique) ou qu'une pénétration soit évitée au moyen de tôles d'appui soudées à la citerne. L'on pourrait renvoyer dans le RID à une Fiche UIC qui prévoit déjà de telles mesures.

L'on a cependant convenu qu'en ce qui concerne le parc existant, cette mesure ne sera mise en œuvre que pour la construction annexe à réparer ou à modifier, étant donné les coûts supplémentaires et le travail considérable que représentent le démontage et le remontage de constructions annexes.

### **Dôme, couvercle de dôme, dispositifs de remplissage et de vidange**

Le groupe de travail a fait siennes les conclusions contenues dans le rapport final du groupe de travail allemand en ce qui concerne les nouvelles constructions, c'est-à-dire de prescrire, par un renvoi à la norme EN 12561, un dôme rabattable à 4 bar et 4 points de fixation.

Quant au parc existant, la question du remplacement des dômes à un fléau à 1,5 bar de pression minimale d'épreuve est restée controversée, étant donné que pour les matières telles que les produits pétroliers certains délégués ont considéré que les dômes existants à 1,5 bar sont suffisants et qu'il y aurait lieu de prévoir des mesures transitoires (jusqu'à la prochaine épreuve périodique, à savoir 8 ans). D'autres délégués ont estimé que leur remplacement devrait se limiter aux matières très dangereuses, notamment toxiques. L'on a suggéré, pour ne pas pénaliser le trafic ferroviaire, d'en délibérer au sein de la Réunion commune.

Lors d'un vote indicatif, cinq délégations se sont prononcées en faveur d'une suppression générale du dôme à un fléau, cinq délégations ont voté pour leur maintien jusqu'à la mise à la ferraille du wagon-citerne. Au cours d'un autre vote indicatif, sept délégations se sont prononcées pour le montage de dômes à 4 points de fixation, pour autant que le démontage de dômes à un fléau s'avère nécessaire à la suite de dommage.

### **Liste des contrôles**

Dans le cadre des mesures d'exploitation et d'urgence le groupe de travail a constaté que de telles listes de contrôles existent déjà en trafic ferroviaire, à savoir notamment la Fiche UIC 579-2, l'Accord RID entre certains réseaux et/ou la Fiche UIC 471-3, point 5 dont il fait référence au 1.4.2.2.1 (Obligations du transporteur). Certains délégués ont ainsi considéré qu'une liste supplémentaire ne se justifiait pas, d'autant plus que l'ensemble des personnes intervenant dans le transport doit recevoir une formation répondant aux exigences que leur domaine d'activité et de responsabilité impose en vertu du chapitre 1.3 du RID.

L'on a cependant également relevé que l'origine de cette démarche était l'accident d'Elsterwerda (essais de freinage defectueux). Il s'avérait ainsi nécessaire d'intégrer les conducteurs de locomotives dans ce processus de contrôles et de prévoir de manière générale une obligation d'effectuer des contrôles, même si par

exemple le contrôle du freinage est obligatoire en trafic ferroviaire.

Il a finalement été convenu que le représentant de l'Allemagne élaborera un projet de texte pour la prochaine réunion, avec des dispositions générales et éventuels renvois à une liste des contrôles. Une consultation des autres Etats sur ce qu'il se fait en la matière sur le plan national a été préconisée.

### **Formation du personnel en matière de sécurité (conducteurs, agents de la circulation, etc.)**

Le représentant de l'UIC a salué cette mesure en relevant que la situation est devenue difficile suite à la Directive de l'UE (séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure) et à la privatisation des chemins de fer (difficultés de communication).

Le Président a suggéré de poursuivre cette mesure et a demandé aux représentants de collecter des informations sur ce qui se fait dans les différents pays.

### **Mesures pour réduire les quantités de fuite en cas d'accidents, en particulier en relation avec des gaz très toxiques**

Le représentant des Pays-Bas, qui a proposé d'ajouter ce point à l'ordre du jour, a demandé que l'on discute de la réduction des conséquences en corrélation avec les fuites en grandes quantités de gaz liquéfiés très toxiques, même lorsque risque total de sécurité (probabilité d'un accident en corrélation avec les conséquences d'accident) est plus faible en comparaison p. ex. avec les hydrocarbures liquéfiés. Il a été d'avis dans ce contexte que la valeur limite citée dans le RID (valeur CL<sub>50</sub> de 200 ppm) pour l'admission au transport de gaz toxiques en citernes, doit également être examinée.

Dans ce contexte le représentant de la Suisse a présenté son document informel suite aux mesures mises en vigueur en Suisse sur la base de l'Ordonnance fédérale sur les accidents majeurs et qui visent à protéger la population et l'environnement des dommages graves suite à des accidents sur les voies de communication, le 4 % du réseau ferroviaire suisse présentant des risques insupportables. Parmi ces mesures il est prévu de construire des wagons-citernes améliorés avant tout pour le transport du chlore et du dioxyde de soufre.

Etant donné la dimension et l'implication hautement politique et le contexte multimodal du problème, le groupe de travail est parvenu à la conclusion que

l'organisme approprié pour le traiter est la Réunion commune RID/ADR.

Au cours de la discussion le représentant de la France a relevé à titre d'exemple que le 80 % du volume des transports routiers de marchandises dangereuses sont des hydrocarbures et que se sont ces matières qui présentent le plus grand risque étant donné les quantités transportées. Les matières les plus dangereuses sont par contre transportées en faibles quantités. On dénombre en France plus de 8'000 morts chaque année en circulation routière. Politiquement l'on aurait plutôt tendance à mettre l'accent sur la prévention en matière de circulation que sur les risques potentiels de probabilité indéterminable.

Le représentant de l'Allemagne a considéré qu'il est problématique de se baser sur des analyses de risque pour faire évoluer le droit, à l'instar de la Directive Seveso-II pour les installations fixes. Dans le cadre du groupe de travail allemand l'on s'est basé sur des accidents réels avant d'en venir à des mesures techniques.

#### **Amélioration de l'état de réparation des wagons-citernes**

Ce point a été porté à l'ordre du jour à la demande du représentant de l'UIC qui a expliqué que la mise en conformité de certaines déficiences, telles que fuites, causent des retards et des coûts supplémentaires. Il a déploré qu'il n'y ait pas de normes pour les réparations. Il a rappelé la disposition existante du RID restructuré (1.4.3.5) qui oblige le titulaire d'un wagon-citerne à réparer de façon à répondre aux exigences du RID, entre les inspections. Il a déclaré que l'UIC est disposée à élaborer une norme reprenant un catalogue de mesures visant à standardiser l'état de réparation. Il a demandé le soutien des autres délégations pour sa démarche.

Le représentant de l'Allemagne a attiré l'attention sur le fait que la norme EN 12972 contient des critères uniformes pour les épreuves. Il a préconisé de déterminer dans le RID les procédures de maintenance et de réparation en se référant à des normes et il a suggéré que l'UIC et l'UIP coopèrent et soumettent une proposition pour la prochaine réunion, et par la suite à l'intention de la Commission d'experts du RID. La Commission d'experts du RID pourrait alors examiner quelles parties de la proposition de texte concernent également les conteneurs-citernes et de les transmettre à la Réunion commune.

#### **Fixation des priorités à prendre en considération pour le RID**

Le représentant de l'Allemagne soumettra des propositions concrétisées pour les mesures « Couverture Sandwich », « Eléments-Crash », « Tampon et plateau de tampon », « Longeron longitudinal et central », « Fixation des constructions annexes sur les réservoirs », « Dôme et couvercle de dôme », ainsi que pour la « Liste de contrôles ».

L'UIC et l'UIP présenteront une proposition pour l'amélioration de l'état de réparation des wagons-citernes.

Le représentant des Pays-Bas a proposé d'ajouter le problème de l'utilisation ultérieure des wagons-citernes après les accidents.

Le représentant de l'Allemagne a demandé que le problème du fonctionnement de la fermeture interne en cas de dommage des dispositifs extérieurs (6.8.2.2.2) soit également examiné.

Le représentant de la Suède a déclaré que d'autres accessoires que le dôme et le couvercle de dôme sont vulnérables. Il a été prié de soumettre un document informel avec photos sur ces questions.

La télématique, qui n'a pas été abordée au cours de cette réunion, sera traitée lors de la prochaine réunion.

Le point « Procédure ultérieure sur des thèmes qui sont importants pour d'autres organismes » ne s'avère plus nécessaire.

#### **Date et lieu de la prochaine réunion**

La prochaine réunion aura lieu à Bonn les 5 et 6 septembre 2002 avec interprétation en allemand, français et anglais, cette solution s'étant avérée excellente et nécessaire.

Le rapport complet figure sur le site web de l'OTIF.

#### **Séminaire de consultation pour les experts des Etats membres de l'OSJD**

*Varsovie, 22-26 avril 2002*

Les 24 et 25 septembre 2001 s'est tenue à Helsinki, sur invitation du Ministère finlandais des Transports, une réunion informelle de représentants et d'experts de la

II<sup>ème</sup> Commission de l'OSJD et de la Commission d'experts du RID (v. Bulletin 4/2001, p. 84). Lors de cette réunion, il a été reconnu qu'il était nécessaire d'instaurer une coopération plus étroite entre la II<sup>ème</sup> Commission de l'OSJD et la Commission d'experts du RID afin d'harmoniser les prescriptions de l'Annexe II de l'Accord SMGS avec le RID. Il a été jugé utile d'organiser un séminaire pour les experts des Etats membres de l'OSJD.

Un tel séminaire a été organisé du 22 au 26 avril 2002 à Varsovie au siège du Comité sur invitation du Comité de l'OSJD. Etaient invités en tant que conférenciers Mme Seija Miettinen du Ministère finlandais des Transports, M. Helmut Rein du Ministère allemand des Transports, de la Construction et du Logement en sa qualité de Président de la Commission d'experts du RID et M. Jochen Conrad en tant que Secrétaire de la Commission d'experts du RID. Les conférences ont servi à présenter les relations entre les différentes prescriptions relatives aux marchandises dangereuses applicables à l'échelle internationale (Règlement-type de l'ONU et prescriptions spécifiques aux différents modes de transports, à savoir OACI-IT, Code IMDG, RID, ADR et ADN), les tâches de l'OTIF, le fonctionnement de la Réunion commune RID/ADR/ADN et de la Commission d'experts du RID ainsi que la nouvelle structure du RID.

Les conférences ont été suivies d'une discussion intensive, au cours de laquelle les participants au séminaire ont entre autres fait observer que malgré l'harmonisation des prescriptions, certaines différences devaient être maintenues au niveau de l'Annexe II de l'Accord SMGS. Ainsi, différentes prescriptions concernant la construction de wagons-citernes s'avèrent indispensables en raison des températures parfois extrêmement basses en Russie. Les conférenciers n'ont pas mis en question ces différences, mais ont suggéré d'indiquer ces différences dans l'Annexe II de l'Accord SMGS et de les présenter, le cas échéant, à la Commission d'experts du RID.

Selon les informations fournies par M. Anzor Glonti du Comité de l'OSJD, les travaux d'harmonisation devaient être achevés dans le courant de cette année. A cette fin sont prévues trois sessions d'experts et une session de la II<sup>ème</sup> Commission. Ces travaux ambitieux sont financés par une contribution spéciale d'un montant de 20'000.- Dollars décidée par la XXIX<sup>ème</sup> session de la Conférence des Ministres de l'OSJD à Baku (7/8.6.2001).  
(Traduction)

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

*Genève, 13-17 mai 2002*

Sous la présidence de M. Franco (Portugal) 25 Etats de l'ADR et une dizaine d'organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette 72<sup>ème</sup> session.

M. J. Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports, a notamment attiré l'attention du Groupe de travail sur la deuxième phase de la réforme de l'Organisation des Nations Unies engagée par le Secrétaire général en relation avec la Déclaration du Millénaire et des objectifs de développement de l'ONU pour le Millénaire. Dans ce cadre, le secrétariat de la CEE/ONU avait été amené à effectuer une auto-évaluation de ses activités et programmes pour mesurer leur conformité avec les objectifs en question à soumettre et des propositions concernant la mise à jour du mandat de la CEE, le recentrage de ses activités, la définition des priorités, la structure intergouvernementale, le redéploiement des ressources, etc. avaient déjà été soumises à la session annuelle de la Commission. Il a indiqué qu'il n'était pas proposé pour l'instant de supprimer ou modifier le Comité des transports intérieurs, mais que les propositions visaient notamment à accorder davantage d'importance aux discussions d'ordre politique (plutôt que technique) et à la mise en œuvre des normes ou conventions (plutôt qu'à leur développement ou leur mise à jour). Ces propositions feront l'objet de discussion avec les Etats membres de la CEE/ONU courant juin, et les délégations du Groupe de travail souhaiteront éventuellement s'informer auprès de leurs missions permanentes à ce sujet.

### **Corrections à l'ADR**

Le groupe a procédé à de nouvelles corrections à l'ADR 2001, et qui concernent également en partie la version du RID, ainsi qu'à la version 2003, provenant notamment de la Réunion commune RID/ADR (v. Bulletin 1/2002, p. 5).

### **Transports de quantités limitées et exemptées des conditions de transport**

Le Groupe de travail a reconnu que les dispositions actuelles de l'ADR ne sont pas tout à fait adaptées aux pratiques logistiques de la grande distribution notamment dans le cadre de l'approvisionnement des

artisans, supermarchés, exploitants agricoles ou détaillants.

Le Groupe de travail a noté également que si les problèmes se posaient principalement dans le cadre du trafic domestique, l'industrie préférerait une solution globale, internationale et harmonisée dans le cadre de l'ADR à des dérogations diverses négociées au cas par cas au niveau national.

La plupart des délégations ont estimé cependant que les exemptions demandées par l'industrie n'étaient pas acceptables car, telles que proposées, elles concerneraient toutes sortes de produits, y compris les plus dangereux, et toutes sortes de situation sans rapport avec celles liées à la distribution finale.

Après un échange de vues sur la question, le Groupe de travail a accepté l'offre du CEFIC d'organiser un groupe de travail informel pour formuler des propositions visant à régler ces problèmes.

**Sécurité dans les tunnels routiers** (suite) (v. Bulletin 4/2001, p. 73)

(Recommandations du Groupe d'experts sur la sécurité dans les tunnels routiers)

Le Groupe de travail a pris note de la mesure 1.07 recommandant la rationalisation des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses dans les tunnels. Toutefois, pour donner suite à ces recommandations, il faudrait que des gouvernements se portent volontaires pour préparer des propositions concrètes d'amendements à l'ADR, par exemple l'affectation des rubriques actuelles de la liste des marchandises dangereuses aux catégories A à E prévues dans le rapport OCDE/AIPRC. Le Groupe a également noté que ces catégories A à E correspondaient à des critères mis en place d'après l'ancienne classification de l'ADR, et il conviendrait donc éventuellement de revoir ces critères d'après l'ADR restructuré.

En ce qui concerne l'analyse quantitative des risques, la représentante de l'Espagne a dit qu'il est difficile d'appliquer des méthodes standard à tous les tunnels. Elle s'est proposée de soumettre un document pour la prochaine session commentant les recommandations de la mesure 1.07.

Le Groupe de travail a noté que les recommandations ne concernaient que le transport routier et a souligné que le transport ferroviaire de marchandises dangereuses dans des tunnels présentait les mêmes risques, souvent à plus grande échelle compte tenu des quantités transportées. A

type de tunnel identique, les restrictions imposées au transport routier devraient donc également s'appliquer au trafic ferroviaire non seulement pour des raisons de sécurité, mais également pour éviter des distorsions de concurrence entre les deux modes sur des trajets équivalents.

Le Président a dit qu'il conviendrait d'engager une réflexion sur la dangerosité des marchandises dans les tunnels et d'évaluer plus en profondeur le rapport et les conclusions du groupe OCDE/AIPCR pour donner suite aux recommandations du groupe d'experts, en gardant à l'esprit leurs répercussions éventuelles sur la politique des transports en général sous ses divers aspects.

Dans ce cadre l'on a également rappelé les intérêts parfois contradictoires des politiques de sécurité et de celles de sûreté, et il faudrait donc aussi se demander jusqu'à quel point les mesures de sécurité recommandées ne pourraient pas avoir d'influence sur la sûreté (par exemple divulgation d'analyses quantitatives de risques, identification de cibles pour terroristes, etc.).

### **Sûreté du transport des marchandises dangereuses**

Le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs avait demandé à ses organes subsidiaires d'identifier les différences entre les concepts "sécurité" et "sûreté" et les questions concrètes qu'ils pourraient étudier en tenant compte des travaux d'autres organes.

Le Groupe de travail a relevé que les dispositions de l'ADR traitent principalement de l'aspect "sécurité", mais certaines de ces dispositions peuvent servir l'intérêt de la "sûreté" (formation du personnel, surveillance des véhicules, etc.) ou peuvent aller à l'encontre de ces intérêts (par exemple étiquetage des véhicules transportant des explosifs), et les conflits d'intérêt entre les deux concepts avaient déjà fait l'objet de longs débats par le passé.

Le représentant du Royaume-Uni a indiqué qu'un petit groupe de travail avait été formé par la Commission européenne pour mettre au point une liste de recommandations non contraignantes qui seraient adressées aux Etats Membres de l'Union européenne. Ces recommandations pourraient être portées à l'attention du Groupe de travail à sa session de novembre.

Le représentant de l'IRU a souhaité que les discussions à ce sujet aient lieu au sein du Groupe de travail ou de la Réunion commune pour assurer une approche harmonisée globale pour toutes les parties contractantes à l'ADR et éviter une multiplication d'approches nationales ou régionales.

Le Président a conclu en invitant les délégations à réfléchir et à présenter des propositions et des initiatives pour la session de novembre.

**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) (suite) (v. Bulletin 4/2001, p. 73/74)**

Le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs avait décidé de créer un groupe d'experts spécial sur la CRTD qui se réunirait deux fois en 2002 (10-12.6.2002 et 4-6.11.2002 pendant la session du WP15). A la lumière des conclusions de ce groupe, le Comité des transports intérieurs décidera s'il y a lieu de réviser la CRTD ou d'envisager la voie de conventions séparées pour chacun des modes de transport.

**Programme de travail**

Le Groupe de travail a noté les informations relatives aux débats de la Commission économique pour l'Europe à sa session annuelle en ce qui concerne la réorientation des programmes dans le cadre du renforcement de l'Organisation et de la déclaration du Millénaire.

Il a été fait remarquer dans ce contexte que le rôle du Groupe de travail ne peut pas être réduit à celui d'élaboration de normes puisqu'il s'agit plutôt d'établir un cadre réglementaire harmonisé qui réponde à des préoccupations politiques de sécurité d'importance majeure pour les gouvernements des Etats membres et qui s'inscrit en outre dans le cadre d'une politique européenne des transports visant le développement économique de tous les Etats membres. Ces activités se placent en outre dans un contexte de coopération intensive avec d'autres organisations internationales intergouvernementales ou non gouvernementales ainsi que des organes de normalisation, à la fois dans le domaine des transports et d'autres domaines comme l'environnement, la santé et le travail. Le secrétariat de la CEE/ONU y joue un rôle de premier plan puisqu'en fournissant également les services de secrétariat du Comité d'experts de l'ECOSOC du transport des marchandises dangereuses et du système globalement harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, il coordonne un mécanisme complexe et efficace de coopération intersectorielle au niveau mondial.

Outre les bénéfices qu'en retirent les gouvernements des Etats Membres de la CEE/ONU et autres, dont la législation nationale s'appuie directement sur le RID,

l'ADR, l'ADN ou les Recommandations de l'ONU, les activités du Groupe de travail et du Comité d'experts de l'ECOSOC ont des répercussions économiques directes sur le secteur des transports et le monde industriel de la chimie, des produits pétroliers, de l'emballage, des citernes et de la construction des véhicules et bateaux, d'importance primordiale dans le cadre du commerce international et qui doivent être prises en compte dans le développement d'un partenariat global pour le développement.

Le Groupe de travail s'est félicité de l'introduction d'un point sur l'interprétation de l'ADR dans l'ordre du jour de la présente session a demandé au secrétariat de réfléchir à la possibilité de mettre à disposition, sur le site web de la division des transports, les interprétations concernant les paragraphes de l'ADR sur lesquelles le Groupe s'est prononcé, dans un souci notamment d'éviter les controverses entre contrôleurs et contrôlés.

**Technique**

**Mise au concours d'un poste de spécialiste dans le domaine technique/admission auprès du Secrétariat de l'OTIF**

Le poste de Secrétaire spécialisé dans le domaine technique/admission est à pourvoir auprès du Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Avec la révision en profondeur de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), achevée à Vilnius en 1999 dans le contexte du processus de réforme des chemins de fer européens (COTIF 1999), l'étendue de réglementation de cette dernière a été élargie au domaine technique, respectivement à l'admission de matériel ferroviaire. L'objectif consiste à disposer d'un droit d'admission uniforme du matériel ferroviaire, notamment des véhicules ferroviaires. La COTIF 1999 entrera probablement en vigueur dans les deux années à venir. Il s'agit d'entreprendre dès à présent les préparatifs nécessaires, afin que les nouveaux instruments puissent être mis à profit le plus rapidement possible dès son entrée en vigueur. Ces préparatifs doivent être étroitement adaptés au développement du Droit communautaire relatif aux chemins de fer, notamment sous l'aspect de l'interopérabilité. Le collaborateur recherché aura pour tâche d'apporter un soutien compétent et efficace à ces préparatifs.

Il s'agit pour l'essentiel des tâches suivantes :

- le détenteur du poste doit assurer et documenter le savoir faire au sein de l'Office central ;
- il doit assurer le suivi du travail des organisations et organes compétents en matière de normalisation technique ;
- il est responsable du Secrétariat d'un précurseur de la future Commission d'experts techniques de l'OTIF eu égard à ses tâches conformément aux nouveaux Appendices F et G de la COTIF 1999 ;
- il doit être apte à traiter indépendamment des dossiers spécifiques (analyses, enquêtes, évaluations) ;
- il doit assurer l'information aux Etats membres de l'OTIF et soutenir les publications de l'Office central avec contributions de son domaine d'activités.

Le poste créé à cette fin est provisoirement approuvé pour une période de trois ans. Après expiration de cette période, la situation, respectivement la nécessité de ce poste, devront être revues. Le poste est classé selon un système comparable au système de classification de l'ONU. Il convient toutefois de préciser que l'OTIF est une organisation indépendante.

Nous recherchons une personne avec une formation de base technique de niveau universitaire. Une expérience, notamment dans le domaine de l'admission de véhicules ferroviaires, constituerait un atout. Le détenteur du poste doit être un bon administrateur et faire preuve de qualités dans le domaine de la communication. Il doit savoir pouvoir s'exprimer aisément, tant par écrit qu'oralement, en anglais, l'une des langues de travail de l'Organisation ainsi que dans au moins une des deux autres langues de travail de l'OTIF (français ou allemand).

Les dossiers de candidature sont à adresser avec les pièces et diplômes usuels à l'**Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), Gryphenhübelweg 30, CH-3006 Berne**. Le Directeur général de l'OCTI, M. H. R. Isliker, se tient à disposition pour de plus amples renseignements. Vous trouverez des informations sur la COTIF (COTIF 1980 en vigueur et COTIF 1999, y compris ses Appendices) et l'OTIF sur le site Internet de l'Organisation sous [www.otif.org](http://www.otif.org).

(Traduction)

## Autres activités

### Réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF

Lors de sa 97<sup>ème</sup> session, le Comité administratif a approuvé le relevé de conclusions de la réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF, qui s'est tenue à Berne les 7 et 8 mars 2002. Toutefois, ce rapport ne sera pas publié, contrairement à ce qui avait été annoncé aux lecteurs du Bulletin (v. p. 19).

### OTIF-UNIDROIT

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

Deuxième Session conjointe  
du Comité d'experts gouvernementaux

*Rome, 17-19 juin 2002*

La Session a été organisée conjointement par le Secrétariat de l'UNIDROIT et le Secrétariat de l'OTIF à Rome, au siège de l'UNIDROIT. Avec des délégués de 25 Etats, un représentant de la Commission européenne, de l'Association of American Railroads (AAR) et de l'UNIFE, cette session comptait davantage de participants que la première qui s'est tenue à Berne (v. Bulletin 1/2001, p. 8). Cela montre l'intérêt croissant de la communauté des Etats à cette Convention et au Protocole ferroviaire. Il convient toutefois de mentionner que ni l'UIC, ni l'UIP ou EUROFIMA étaient cette fois-ci représentées par des observateurs.

La Présidence était assumée par Mme Inés Weinberg de Roca (Argentine) qui avait déjà été élue à cette fonction lors de la première Session à Berne. Etant donné qu'outre le français et l'anglais qui sont (après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999) des langues de travail tant de l'UNIDROIT que de l'OTIF, et que par ailleurs l'allemand est une des langues officielles de l'OTIF, une interprétation simultanée avait également été prévue vers cette langue. Certains délégués et un représentant de l'OTIF ont largement fait usage de cette possibilité.

Dans son discours de bienvenue, le représentant de l'OTIF a attiré l'attention sur les événements depuis la première session à Berne en mars 2001 :

- Rapport sur la première Session conjointe d'experts gouvernementaux, y compris les documents et la liste des participants, Unidroit 2001 Study LXXIII – Doc. 5 ; OCTI/JGR/3 ;
- Conférence diplomatique au Cap achevée avec succès par la signature de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole aéronautique, le 16.11.2001 (v. Bulletin 4/2001, p. 87 ss.) ;
- Réunions du Rail Working Group (RWG) en novembre 2001 (v. Bulletin 4/2001, p. 88) et en mai 2002 ainsi que différentes manifestations pour promouvoir les idées de base de la Convention du Cap (Risch, 21.11.2001, Utrecht 29.11.2001, v. Bulletin 4/2001, p. 88) ;
- Réunion d'un Groupe de rédaction volontairement restreint en février 2002 : rapport du Président, M. Karl Kreutzer (v. Bulletin 1/2002, p. 10), v. par ailleurs la remarque préliminaire écrite relative au projet OTIF/JGR4 (UNIDROIT 2002 Study LXXIII – Doc. 6) ;
- Première et jusqu'à présent unique réunion en mars 2002 de la Registry Task Force créée lors de la première Session conjointe à Berne : Président M. Peter Bloch (USA), Co-Président M. Fabio Crocchio (Italie) (v. Bulletin 1/2002, p.10) ;
- Activités de la Commission européenne dans le domaine du registre ferroviaire (réunion de lancement le 10.6.2002 à Bruxelles) ;
- Intérêt de l'UE, qui a déjà participé à la Conférence diplomatique au Cap, eu égard à la Directive CE relative à la compétence juridique et l'exécution ainsi qu'à la Directive CE relative à la procédure d'insolvabilité ; la DG TREN manifeste maintenant également son intérêt, même si son représentant a eu un empêchement en dernière minute.

Les documents suivants étaient à la disposition de la Session conjointe d'experts gouvernementaux :

- Lettre d'invitation du 15.4.2002, F 15-02/501.2002 ;

- Ordre du jour OTIF/JGR5 du 15.4.2002 (joint à la lettre d'invitation du 15.4.2002) ;
- Projet d'un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles) OTIF/JGR/4 (UNIDROIT 2002 Study LXXIII – Doc. 6) de mars 2002 (joint à la lettre d'invitation du 15.4.2002) ;
- Rapport sur la première Session conjointe d'experts gouvernementaux en mars 2001 à Berne, y compris documents et liste des participants (Unidroit 2001 Study LXXIII – Doc. 5 ; OCTI/JGR/3 (déjà mentionné).

Le Président du Groupe de rédaction (février 2002), M. Karl Kreutzer, a informé sur les travaux du Groupe qui sont également présentés dans la remarque préliminaire au projet dans le document OTIF/JGR4.

Le Président de la Registry Task force (RTF), M. Peter Bloch (USA), a fourni un aperçu de la première et jusqu'à présent unique réunion de ce groupe (mars 2002). Le questionnaire élaboré sur mandat de la RTF a été distribué au cours de la Session conjointe aux experts gouvernementaux. Ces derniers ont été invités à y répondre dans les meilleurs délais. Le représentant de l'OTIF a attiré l'attention sur son projet (19.4.2002) de « Registry Regulations », actuellement disponible uniquement en langue anglaise et élaboré selon le modèle des « Regulations » pour le registre aéronautique. Des réactions des membres de la RTF ne sont pas encore disponibles.

M. H. Rosen, en tant que Président et coordinateur du Rail Working Group (RWG) a fourni un aperçu des travaux de ce Groupe et a souligné les principaux problèmes encore en suspens, à savoir :

- Dérogations applicables au matériel roulant dans le cadre du „service public“ ;
- Droit en matière d'insolvabilité et mesures en cas d'inexécution sur la base du Protocole ;
- Critère d'identification et de recherche pour le registre international ;
- Réseaux ferroviaires régionaux (transnationaux) et registre international ;
- Application à des transactions existantes et période transitoire.

Le Rapporteur, Sir Roy Goode, a informé en détail sur la Conférence diplomatique du Cap et ses résultats.

Par la suite, le texte a été discuté article par article à partir des documents de travail. A plusieurs reprises, des groupes de travail informels restreints ont été constitués pour clarifier différentes questions et pour élaborer, en dehors des heures de séance, des propositions de textes. Cette méthode de travail s'est avérée très efficace. Il a notamment été possible de trouver une solution au problème du « service public » et aux questions concernant le droit en matière d'insolvabilité, qui devront toutefois encore être examinées lors de la prochaine Session conjointe d'experts gouvernementaux.

Sont demeurées en suspens notamment des questions relevant du domaine de la RTF, en particulier en ce qui concerne le critère d'identification et de recherche et le registre transnational (régional). Les problèmes qui se posent en raison du fait que le nombre d'Etats membres de l'UNIDROIT diffère de celui de l'OTIF ont été évoqués, mais pas résolus.

Sous le point „Autres travaux“, le programme suivant a été établi – sous réserve de l'accord des crédits nécessaires par le Comité administratif de l'OTIF :

- fin juillet 2002 : rapport en langues anglaise et française sur la 2<sup>ème</sup> Session (établi par le Secrétariat de l'UNIDROIT),
- août 2002 : traduction officielle en langue allemande de la Convention du Cap (conférence de rédaction aux fins d'harmonisation entre l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse)
- septembre 2002 : rapport en langue allemande sur la 2<sup>ème</sup> Session (établi par le Secrétariat de l'OTIF)
- encore en suspens : réunion de la Registry Task force (septembre à Washington ?),
- 23-25 Octobre 2002 : groupe de rédaction restreint pour le texte anglais et français sur la base des résultats de la 2<sup>ème</sup> Session,
- fin octobre 2002 : traduction officielle allemande du Protocole aéronautique (conférence de rédaction aux fins

d'harmonisation entre l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse),

- novembre/décembre 2002 : texte allemand du Protocole ferroviaire sur la base des travaux du groupe de rédaction restreint et de la traduction officielle allemande de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique,
- janvier 2003 : invitation à la 3<sup>ème</sup> Session conjointe d'experts gouvernementaux,
- 5-13 mai 2003 à Berne : 3<sup>ème</sup> Session conjointe d'experts gouvernementaux ; le samedi (le cas échéant, le week-end entier) est prévu pour les travaux d'un groupe de rédaction.

La 3<sup>ème</sup> Session doit à nouveau être organisée conjointement par le Secrétariat de l'OTIF et le Secrétariat de l'UNIDROIT, cette fois-ci à Berne.

L'importance particulière de cette Session pour l'avenir de l'OTIF découle du fait que lors de la 2<sup>ème</sup> Session conjointe d'experts gouvernementaux, pratiquement tous les participants ont dû admettre que l'OTIF était actuellement la seule organisation au niveau gouvernemental du mode de transport ferroviaire. En ce qui concerne l'OTIF, celle-ci est disposée à s'atteler à cette tâche conformément aux décisions de Vilnius. Le Protocole ferroviaire peut constituer un pas important dans cette direction.

(Traduction)

## **Coopération avec les organisations et associations internationales**

### **Communautés européennes (CE)**

#### **Etude de l'UE relative à l'identification et l'enregistrement des véhicules ferroviaires**

*Bruxelles, 10 juin 2002*

La réunion de lancement de l'étude précitée s'est tenue sous la Présidence de M. Vinois (DG TREN). Etaient par ailleurs représentés l'UIC, la CCFE, l'UIP, l'AEIF, l'UNIFE, les partenaires contractuels chargés de l'étude (Colin Buchanan and Partners et Pegasus Transconsult Ltd.) ainsi que l'OTIF.

Dans son introduction, M. Vinois a notamment attiré l'attention sur le calendrier pour l'achèvement de l'étude : le rapport final devrait être disponible le 10 février 2003. Il a souligné le rôle de l'OTIF en ce qui concerne les relations avec les Etats d'Europe de l'Est et l'OSJD et a mis en relief les efforts de la Commission visant à étendre la politique de l'UE dans le domaine ferroviaire et le système de la COTIF en direction de la Fédération de Russie (visite du Président Prodi, de la Commissaire Loyola de Palacio et du Directeur Lamoureux à Moscou en mai).

Les représentants des sociétés partenaires ont présenté leur projet et la méthodologie ainsi que les objectifs de l'étude. Ils ont toutefois dû admettre que dans le domaine de l'analyse des coûts et profits, il était plutôt difficile d'évaluer les données, ce qui conduit finalement à une estimation plus ou moins approximative.

La représentante de l'UIC a présenté l'étude RMR (Centralized Railway Rolling Stock Register) de l'UIC et le représentant de l'OTIF, en sa qualité de membre du Groupe de travail „Chemins de fer“ de l'UNIDROIT a présenté les tâches et les objectifs du Registre international relatif aux garanties suite à la Convention relative aux garanties internationales portant sur les équipements mobiles signée le 16 novembre 2001 au Cap.

Plusieurs participants, dont les représentants de l'UIP et de l'OTIF, ont attiré l'attention sur des questions qui pourraient se poser en relation avec la protection de données commerciales confidentielles et la protection des données personnelles sur la base du Droit communautaire ou du droit national de différents Etats. L'étude, à laquelle participera un(e) expert(e) en Droit communautaire, doit également inclure cet aspect juridique. De telles questions peuvent se poser notamment dans le domaine de la documentation de travaux d'entretien effectués sur du matériel roulant, surtout lorsque ces travaux sont liés à des performances. Par ailleurs, les données concernant les prestations kilométriques du matériel roulant en relation avec des problèmes de sécurité sont d'une grande importance.

Une banque de données relative à l'infrastructure doit fournir, avec le registre relatif au matériel roulant, la transparence requise dans le cadre du « open access » et du « single market ».  
(Traduction)

## **Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)**

### **XXX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres**

*Vilnius, 13/14 juin 2002*

Le Directeur général était invité à participer en tant qu'hôte, à la Conférence annuelle des Ministres de l'OSJD qui, après Baku en 2001 (v. Bulletin 2/2001, p. 30), s'est tenue cette année à Vilnius. Il va de soi que cette Conférence avait pour le représentant de l'OTIF un caractère symbolique particulier, puisque Vilnius signifie pour l'OTIF le premier pas vers le futur – ce qui, à partir de maintenant, peut également être dit, jusqu'à un certain degré, de l'OSJD.

Dans ce contexte, il convient de constater que la Lituanie, qui est membre à la fois de l'OTIF et de l'OSJD, a, tout comme en 1999, rempli son rôle d'hôte avec parcimonie et générosité, avec une coopération similaire entre le Ministère des Transports et les chemins de fer (LG). L'invitation des chemins de fer au château historique de Trakai a une fois de plus été un événement inoubliable.

Du point de vue de l'OTIF, ce sont en premier lieu les décisions concernant la réforme institutionnelle de l'OSJD qui revêtent une importance, décisions qui ont cette fois-ci suffisamment mûries pour être adoptées pratiquement sans discussion. Elles sont apparemment l'expression de la volonté de l'OSJD de s'affirmer, dans l'espace eurasiatique, en tant qu'organisation intergouvernementale ferroviaire décisive et à part entière.

Il convient par conséquent de partir du principe que l'OSJD croit en son avenir et qu'elle compte jouer, avec ses deux poles importants qui sont la Russie et la Chine, le rôle dominant dans son domaine d'influence.

Les Etats à la fois membres de l'OTIF et de l'OSJD en semblent également convaincus – indépendamment de la question de savoir s'ils sont candidats à l'adhésion à l'UE ou pas. Dans la mesure où le trafic en direction de la Russie/de l'Asie revêt pour eux une importance ou est même décisif, ils doivent, notamment en ce qui concerne le trafic marchandises, vivre avec la réalité SMGS/SMPS.

Cela vaut en particulier pour les Etats baltes où, dans le domaine des transports de marchandises par chemin de fer, le trafic de transit vers et depuis la Russie, respectivement le Bélarus, a une importance centrale et

se déroule sur la base du SMGS, ce qui fonctionne avec un équipement informatique d'un niveau convenable.

L'on peut également constater des succès concrets dans le domaine du rapprochement réciproque et de l'harmonisation entre la COTIF et le droit de transport de l'OSJD. Le programme prévu par l'OSJD en ce qui concerne l'adaptation de la partie du SMGS traitant du transport des marchandises dangereuses au RID restructuré (tel qu'il a été défini avec un important soutien de la Commission d'experts du RID, respectivement du spécialiste de l'Office central) a été confirmé en toute forme par la XXX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres de l'OSJD.

L'Ukraine poursuit une politique fortement orientée sur un rapprochement avec l'UE. L'intérêt à l'OTIF qui se manifeste à nouveau doit probablement être vu dans ce contexte. Il a été possible de rétablir un contact direct avec des personnes au sein de l'administration étatique ukrainienne chargées de la procédure de ratification et disposées à s'engager en sa faveur.

La question de savoir si et dans quelle mesure la Fédération de Russie (respectivement son Ministère des Transports) est intéressée à une adhésion à la COTIF demeure par contre en suspens. Elle doit être considérée aujourd'hui avec parcimonie, notamment sous l'aspect de l'adhésion prévue de l'UE à la COTIF 1999. La relation avec la Russie, le rôle de la Russie en rapport avec le futur positionnement de l'OTIF et de l'OSJD sont toutefois indubitablement des questions clé pour l'OTIF, qui devront être prochainement discutées notamment sous l'aspect de l'importance et de l'utilisation concrète de la « position commune OTIF/OSJD ». Le Congrès 2005 de l'AICCF, qui se tiendra à Moscou, pourrait constituer une plate-forme intéressante. A Vilnius s'est présentée l'occasion d'un contact fort prometteur avec des représentants de l'AICCF (également en ce qui concerne la question de savoir si l'OTIF ne serait quand même pas intéressée à adhérer à l'AICCF). Dans le sens d'un premier rapprochement, il a été convenu que l'OTIF participerait à un panel portant sur le thème « Harmonisation technique/admission mutuellement reconnaissable » dans le cadre d'un séminaire de l'AICCF qui se tiendra en 2003 à Ljubljana.

A l'issue de la XXX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres de l'OSJD s'est présentée l'occasion de tirer un bilan avec le Président - réélu - du Comité de l'OSJD, M. Szozda, sur le point de vue des deux organisations et la démarche à suivre en ce qui concerne la Position commune. M. Szozda a confirmé le stade avancé du document, ce qui permet de considérer de manière

réaliste, que ce document sera adopté en toute forme en 2003 lors de XXXI<sup>ème</sup> Conférence des Ministres de l'OSJD à Tbilissi (Géorgie). Un travail préparatoire important et une prise de position des Etats membres semblent être indispensable au sein de l'OSJD. Le contact en vue de l'échange d'informations nécessaire doit être approfondi au niveau éprouvé des directions des Secrétariats des deux Organisations. M. Szozda a favorablement accueilli l'idée d'établir un plan triennal pour des actions concrètes à partir de la Position commune.

(Traduction)

### **Comité international des transports ferroviaires (CIT)**

#### **Assemblée générale 2002 et jubilé "100 ans CIT"**

*Lucerne, 30/31 mai 2002*

Les cérémonies à l'occasion du centenaire du CIT ont débuté par l'Assemblée générale 2002 du CIT. Celle-ci a traité, comme d'habitude, de questions statutaires telles que l'adoption du Rapport annuel, des comptes annuels et du budget ainsi que les élections au Comité directeur. Par ailleurs figuraient notamment à l'ordre du jour des questions ayant trait à la nouvelle organisation du CIT ainsi que des rapports en ce qui concerne la mise en œuvre de la COTIF et la libéralisation et la coopération dans le cadre de la COTIF.

La libéralisation dans le domaine ferroviaire nécessite une profonde modification de l'organisation juridique du transport ferroviaire. Celui-ci sera, à l'avenir, caractérisé par une liberté contractuelle accrue, de nouvelles relations juridiques et de nouveaux modèles de transport. Outre le droit de transport, il convient de prendre davantage en considération également le droit relatif à la concurrence, le droit fiscal et le droit douanier. Cette modification dans l'organisation juridique du transport ferroviaire a également des conséquences sur le travail du CIT. L'Assemblée générale 2002 n'a toutefois pas pris de décisions définitives. La date de la prochaine Assemblée générale a été fixée au 22 mai 2003.

L'après-midi du 30 mai a eu lieu l'acte solennel marquant les 100 ans du CIT, à l'occasion duquel le Président du Comité administratif de l'OTIF, M. Michel Aymeric, a transmis les vœux de l'Organisation et dans lesquels il a mentionné les relations étroites entre l'OTIF et le CIT. L'acte solennel a été suivi d'un

apéritif et d'un banquet qui s'est tenu sur un bateau à aubes historique. Par un temps splendide et accompagné de plaisirs culinaires, ce banquet a offert l'occasion d'une réunion non formelle, mais aussi de nombreux entretiens entre spécialistes.

A l'issue des cérémonies s'est tenu le vendredi, 31 mai, un symposium sur le thème « Interopérabilité juridique dans un environnement libéralisé ». Ce symposium a permis d'attirer à nouveau l'attention sur l'importance d'une mise en vigueur rapide de la COTIF 1999 et de souligner l'importance de la préparation en temps opportun de la mise en œuvre des décisions de Vilnius.

Le panel 1 dans le cadre du symposium a été animé par Mme I. Garcin, Maître de Conférence à l'Université de Lyon et Directeur de l'IDIT. Ce panel a porté sur la « déréglementation et la sécurité juridique ». Dans ce contexte, l'attention a plusieurs fois été attirée sur le caractère de plus en plus complexe des relations juridiques et il a été souligné qu'une déréglementation ne signifiait pas forcément une réduction des prescriptions.

Le panel 2 a traité du nouveau droit ferroviaire international et a été animé par M. J. Capel-Ferrer (Directeur de la Division des Transports de la CEE-ONU, Genève). L'exposé introductif a été tenu par M. M. Burgmann, ancien Directeur général de l'Office central des transports internationaux ferroviaires et depuis son départ, le 1<sup>er</sup> avril 2000, Directeur de la Sous-division « Transport routier » au Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement à Bonn. Par la suite, le Directeur général a profité de l'occasion pour attirer avec insistance l'attention sur les problèmes actuels et les défis liés à la mise en vigueur de la COTIF 1999. Si déjà il est critiqué – dans un certain sens à juste titre –, qu'il a fallu beaucoup de temps pour parvenir aux décisions de Vilnius, il serait d'autant plus incompréhensible de ne pas tout entreprendre afin qu'elles soient ratifiées le plus rapidement possible dans les différents Etats membres de l'OTIF. Avec l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 sera également remplie la condition pour l'adhésion de la CE à la COTIF 1999. L'OTIF salue le fait que la CE fait figurer son intention d'adhérer dans son deuxième paquet ferroviaire et a, de son côté, lancé les travaux préparatoires nécessaires. Elle est toutefois d'avis qu'il est dans la logique d'une telle adhésion que la Commission européenne encourage maintenant activement les Etats membres de la CE à procéder rapidement à la ratification du Protocole de Vilnius et renonce à formuler une réserve générale en ce qui concerne les Appendices F et G à la COTIF 1999, ce qui affaiblit inutilement son importance en tant qu'instrument complet orienté sur le futur en faveur d'un large espace géographique. Cette vue élargie reçoit un poids

important en raison de l'adhésion de la CE, ce qui met immédiatement en évidence la question de la relation future entre l'OTIF et l'OSJD, question qui doit être vue sous un aspect général.

Le panel 3 a porté sur les nouveaux problèmes de responsabilité et d'assurance. Il était animé par Mme R. Elzinga, juriste en chef de la Holding ferroviaire néerlandaise, Présidente du Groupe juridique de l'UIC et Professeur associé à l'Université Erasme à Rotterdam. Alors que M. R. Freise a souligné dans exposé introductif la nécessité de relations claires en matière de responsabilité, afin de parvenir à des solutions justifiables au niveau des assurances, l'attention a surtout été attirée lors de la discussion sur la situation difficile des assurances depuis le 11 septembre 2001.

Les conclusions du symposium ont été présentées par M. J. Compère, membre du Comité directeur du CIT. Son excellent résumé a fait clairement apparaître de nombreuses questions.

Grâce à la préparation minutieuse et parfaite et des conditions cadre idéales, ces cérémonies, auxquelles ont participé, outre le Directeur général, d'autres représentants de l'Office central, ont été couronnées de succès. (Traduction)

## Jurisprudence

### Cour d'Appel de Lyon

#### Arrêt du 15 septembre 2000

**Une incurie manifeste de la part du chemin de fer dans la mise en oeuvre des moyens propres à assurer le gardiennage des marchandises qui lui sont confiées, qui est démontrée par le fait que l'accès des personnes non autorisées à la gare de triage n'a pas été empêché (portails métalliques non fermés, grillage partiellement inexistant, partiellement détruit, aucun système de surveillance) constitue une faute lourde caractérisée. La faute lourde ainsi prouvée le prive du bénéfice des limitations de responsabilité et entraîne pour lui l'obligation de réparer l'intégralité du préjudice.<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Une disposition comparable se trouve à l'article 44 des RU CIM.

Cf. article 103 du Code de commerce

### Faits, prétentions et moyens des parties

Le 1<sup>er</sup> mars 1994, la société Vallier Vicher Frères s'est vue confier par la société Hermès le transport de 39 colis d'articles de soie d'un poids de 828 kilogrammes dont l'expédition, en groupage, depuis la gare SNCF de Lyon Vaise à destination de ses propres entrepôts en gare de Paris Bercy a été effectuée par wagon plombé ;

A l'arrivée à destination le lendemain à 6 heures il était constaté que les plombs d'une des portes du wagon avaient été rompus et qu'une partie de la marchandises avait été dérobée parmi lesquelles 14 colis de la société Hermès ;

C'est dans ces conditions que par acte du 27 octobre 1994 la société Hermès d'une part et ses assureurs d'autre part, les sociétés P.F.A., G.A.N. et Le Continent, subrogées dans les droits de celle-ci, ainsi que le cabinet D. et l'agence Q. ont fait assigner la société de transport Vallier Vicher, la société Allianz via Assurances, son assureur, et la Société Nationale des Chemins de fer Français (la SNCF) devant le Tribunal de commerce de Lyon pour les voir condamner conjointement et solidairement au paiement de la somme de FF 440'604.- montant du préjudice outre FF 20'000.- en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ;

Mise en redressement judiciaire par jugement en date du 2 mai 1994 la société de transports Vallier Vicher a présenté un plan de cession au profit de la société nouvelle Vallier Vicher que le Tribunal a arrêté le 26 octobre 1994 avec prise d'effet au 1<sup>er</sup> novembre 1994 ;

Lors d'une nouvelle opération de transport effectuée le 19 décembre 1994 dans les mêmes conditions que la précédente la disparition de 49 colis de la société Hermès était constatée à l'arrivée en gare de Paris Bercy ;

C'est ainsi que par de nouveaux exploits délivrés le 19 décembre 1995 la société Hermès et ses assureurs ont fait assigner la société Vallier Vicher et ... son administrateur judiciaire, la société Nouvelle Vallier Vicher, la compagnie Allianz via Assurances et la SNCF aux fins de condamnation conjointe et solidaire au paiement d'une indemnité de FF 1'144'584.20 ;

Enfin, par exploit ultérieur du 10 octobre 1996 les demandeurs ont appelé en cause ..., le mandataire liquidateur de la société nouvelle Vallier Vicher ;

Le Tribunal, après avoir joint ces instances, a, par jugement en date du 9 février 1998,

...

- jugé que les sociétés Vallier Vicher Frères et Nouvelle Vallier Vicher avaient bien agi en qualité de commissionnaire et déclaré en conséquence la société Hermès fondée en ses demandes dirigées contre elles et contre la SNCF mais seulement au titre du premier sinistre ;
- condamné cette dernière à lui payer la somme de FF 44'550.- par application des clauses limitatives de responsabilité, en l'absence de faute lourde démontrée à son encontre, la dite somme majorée des intérêts légaux à compter du 27 octobre 1994 ;
- débouté la société Hermès de sa demande d'indemnisation du second préjudice pour indétermination du montant du préjudice ;

Les sociétés Hermès, P.F.A., GAN, le Continent, le cabinet D. et l'agence Q. ont relevé appel de cette décision et sollicité, aux termes de leurs conclusions récapitulatives notifiées le 9 mars 2000 que leur soit adjugé l'entier bénéfice de leurs assignations tendant au paiement par les intimées, à l'exclusion de la compagnie Allianz via Assurances à l'encontre de laquelle elles se désistent de leur appel, des sommes en principal de FF 484'664.40 au titre du premier sinistre et de FF 1'144'584.20 au titre du second, avec intérêts légaux échus à compter de leurs assignations et capitalisés par année entière, ... ;

La SNCF EPIC<sup>2</sup>, appelante incidente, a déposé des conclusions récapitulatives le 4 avril 2000, tendant à l'irrecevabilité pour défaut de droit à agir, des demandes formées tant par les assureurs de la société Hermès que par cette dernière elle-même faute de justifier de la qualité de commissionnaire de transport des sociétés Vallier Vicher qu'elle prétend être intervenues en qualité de simples transitaires n'ayant pas eu la maîtrise du choix des moyens de transport, et en tous cas pour forclusion de l'action en vertu de l'article 105 du Code de commerce ; à titre subsidiaire elle estime l'action mal fondée faute de justification du préjudice allégué et, plus subsidiairement encore, contestant l'existence d'une faute lourde de sa part, elle invoque le bénéfice des clauses limitatives de responsabilité ;

<sup>2</sup> Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial.

...

**Sur quoi la Cour,**

...

**Sur la recevabilité des demandes formées contre la SNCF****a) sur la qualité de commissionnaire des sociétés de transports**

Attendu que pour être recevables à agir à l'encontre de la société SNCF sur le fondement de l'article 101 du Code de commerce les parties requérantes doivent justifier que l'une et l'autre des sociétés Vallier Vicher sont intervenues à l'opération en qualité de commissionnaire de transport ;

Or attendu que la SNCF conteste qu'elles aient agi en cette qualité de commissionnaire en prétendant que n'ayant pas la maîtrise des voies et moyens de transports ni le libre choix du voiturier, elles sont intervenues comme simple transitaire, mandaté par la société Hermès pour regrouper les marchandises auprès de ses sous-traitants et procéder aux formalités d'expédition par fer ;

Mais attendu que la désignation sur les deux contrats de transport de la société Vallier Vicher en qualité d'expéditeur et de réceptionnaire des marchandises en gare de Paris Bercy démontre qu'elle n'était pas investie d'une simple mission de manutentionnaire mais de commissionnaire chargée des opérations de groupage et d'affrètement du voiturier, le monopole du transport ferroviaire n'étant pas de nature à la priver du libre choix de ce dernier, en recourant notamment à un transporteur routier ;

Que c'est donc à juste titre que le Tribunal a admis la recevabilité de l'action directe engagée par la société Hermès contre la SNCF en qualité de substitué de la société Vallier Vicher.

**b) sur la subrogation des assureurs**

Attendu que pour rejeter l'action des assureurs de la société Hermès le Tribunal a considéré qu'en l'absence de date et de localisation les actes de subrogation qu'elles produisaient n'étaient pas valables ;

Mais attendu que dès lors qu'elle est signée par l'assuré qui en est seul bénéficiaire une quittance subrogatoire constitue un élément de preuve suffisant de la subrogation des assureurs dans ses droits conformément à l'article L. 121-12 du Code des assurances ;

Qu'en toute hypothèse la production en cause d'appel des lettres-chèques tirées sur la Société Générale que les compagnies en cause ont adressées à leur assurée à concurrence de FF 474'664.40 en octobre 1994 pour le premier sinistre et à hauteur de FF 600'000.- plus FF 544'584.20 en mai et juin 1995 pour le second, en attestant du paiement effectif des indemnités dont elles poursuivent le recouvrement, rend désormais vaines les contestations soulevées de ce chef quant à la validité des quittances produites ;

Qu'elles sont donc fondées à voir réformer le jugement entrepris en ce qu'il les a déclarées irrecevables à agir pour défaut de qualité ;

**c) sur l'exception de forclusion**

Attendu que dès lors que la SNCF n'a pas contesté ni contredit les réserves expresses formulées sur les récépissés de transport quant aux manquants constatés à l'arrivée et qu'elle a même expressément reconnu le bien fondé de ces réserves en faisant dresser des constats-wagons à l'arrivée et en déposant plainte pour vols auprès des services de police, le moyen d'irrecevabilité qu'elle oppose aux demandeurs pour non respect des formalités de l'article 108 du Code est sans portée ;

**Sur le bien fondé de l'action****a) sur la responsabilité du transporteur et son étendue**

Attendu qu'en vertu de l'article 103 du Code de commerce la SNCF est responsable de plein droit des pertes survenues au cours du transport ferroviaire qu'elle a exécuté et dont la réalité est établie par les réserves émises sur le récépissé de transport par le destinataire ;

Attendu que pour être fondées à obtenir l'indemnisation intégrale du préjudice il incombe aux parties demandresses de rapporter la preuve

d'une faute lourde de sa part dans l'exécution de son contrat ;

Attendu à cet égard que le procès-verbal de constat que la société Hermès a fait dresser le 16 février 1995 et que le président du Tribunal de commerce de Lyon, saisi en référé par celle-ci, a considéré comme suffisamment probant pour écarter la requête aux fins de nomination d'expert qu'elle lui présentait pour établir les conditions de gardiennage des marchandises une fois prises en charge par la SNCF, démontre que la gare de triage de Lyon Vaise, dans l'enceinte de laquelle les wagons en partance étaient stationnés, est accessible depuis la rue Mouillard ainsi qu'à l'intersection de cette rue avec la rue Saint-Cyr par des portails métalliques non fermés, qu'en plusieurs endroits de l'enceinte le grillage est soit inexistant, soit partiellement détruit et qu'elle est dépourvue de tout système de surveillance, de telle sorte que l'accès aux quais est totalement libre et peut même s'effectuer au moyen d'un véhicule ;

Que ces constatations, que la SNCF n'a pas démenties, démontrent une incurie manifeste de sa part dans la mise en œuvre des moyens propres à assurer le gardiennage des marchandises qui lui sont confiées, laquelle constitue une faute lourde d'autant plus caractérisée qu'elle ne justifie pas avoir pris la moindre disposition pour éviter la répétition des vols entre le premier et le second sinistre ;

Que cette faute, en la privant du bénéfice des limitations de responsabilité prévues par le contrat de transport, entraîne pour elle l'obligation d'indemniser les demanderessees de l'intégralité du préjudice résultant des vols ;

#### **b) sur le montant du préjudice**

Attendu qu'il résulte des récépissés de transport établis par la société de transport Vallier Vicher qu'elle a pris en charge chez l'expéditeur "Sport soie", 39 colis de 828 kilogrammes le 1<sup>er</sup> mars 1995 et 153 colis d'un poids total de 1'672 kilogrammes le 19 décembre ;

Que les réserves émises à l'arrivée sur ces mêmes bordereaux et confirmées par les constats wagons dressés par la SNCF portent pour le premier transport sur 14 colis manquants, représentant 297 kilogrammes, et sur 49 pour le second, représentant 535 kilogrammes ;

Que si aux termes du contrat de transport du 19 décembre le poids total déclaré des marchandises objet du groupage expédié par la société Vallier Vicher, soit 11'000 kilogrammes, s'est avéré inférieur au poids des marchandises constaté à l'arrivée, la SNCF bien que garante, aux termes des conditions générales du contrat, de la masse déclarée par l'expéditeur, ne saurait se prévaloir de cette sous-estimation de la charge remise par le commissionnaire pour contester sa garantie alors d'une part qu'elle a expressément reconnu l'existence des manquants et la nature des colis dérobés, et que d'autre part il lui appartenait, dès lors que la masse déclarée de 11'000 kilogramme était manifestement approximative, d'en effectuer le pesage au départ ;

Qu'il s'en suit que si le commissionnaire a fait une fausse déclaration en sous-évaluant la charge réelle remise, cette faute a été couverte par celle de la SNCF qui, tenue en sa qualité de dépositaire, de remettre l'intégralité de la chose confiée, aurait dû contrôler la réalité de la charge remise au départ ;

Que dès lors la déclaration erronée de l'expéditeur ne saurait être un motif suffisant pour exonérer le transporteur de toute responsabilité au-delà de la charge déclarée alors même qu'il a reconnu la réalité et la consistance exacte des manquants à l'arrivée ;

Qu'il convient en conséquence de faire droit à l'intégralité des demandes d'indemnisation formées par les parties demanderessees à l'encontre de la SNCF.

#### **Par ces motifs,**

Réforme le jugement entrepris et statuant à nouveau,

...

Déclare recevables et bien fondées les demandes formées par les parties appelantes à l'encontre de la SNCF.

En conséquence, condamne celle-ci à leur verser les sommes en principal de FF 484'664.40 et FF 1'144'584.20 majorées des intérêts légaux échus à compter de leurs exploits introductifs d'instance et capitalisés à compter de leurs conclusions d'appel du 9 juin 1999 ;

...

[Décisions annexes]

(Communication directe)

## Informations diverses

### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

*Lisbonne, 23/24 mai 2002*

La deuxième réunion de l'ILGGRI au cours de cette année s'est tenue à Lisbonne, à la même date que la 97<sup>ème</sup> session du Comité administratif de l'OTIF, raison pour laquelle l'Office central n'était pas représenté à cette réunion. Il a néanmoins participé à sa préparation et est concerné par les résultats – à partir de mandats qu'il avait accepté lors de la première réunion de l'année à Amsterdam (v. Bulletin 1/2001, p.13).

Conformément à ces mandats, l'Office central avait mené une enquête sur le sujet des tâches souveraines dans le domaine de la surveillance ferroviaire et sur la définition et l'organisation des tâches de surveillance dans les différents Etats, dont le résultat a pu être présenté à Lisbonne. Il a été convenu à cette occasion d'approfondir ce sujet afin d'y revenir ultérieurement. Entre temps, il conviendra en particulier de suivre le développement du deuxième paquet ferroviaire de l'UE, notamment en ce qui concerne la discussion sur la Directive prévue portant sur la sécurité. De son côté, l'Office central prévoit de joindre le résultat de l'enquête et celui des efforts qu'il a jusqu'à présent accomplis, afin de disposer d'une image concrète en ce qui concerne les conditions institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre des nouveaux Appendices F et G à la COTIF 1999. L'objectif à long terme consiste à disposer d'un aperçu systématique pour l'ensemble de l'espace des Etats de l'OTIF.

L'Office central avait par ailleurs lancé une enquête en ce qui concerne une réunion commune Commission d'experts du RID/ILGGRI portant sur le thème de l'évaluation des risques et sur un concept de mesures en rapport avec la sécurité des transports de marchandises dangereuses. Il a pu être constaté à Lisbonne que ce sujet suscitait un vif intérêt. Ainsi les conditions sont remplies pour procéder dès à présent à une planification détaillée et pour inviter définitivement à une réunion qui se tiendra les 23 et 24 novembre 2002 à Berne.

(Traduction)

### Association des entreprises de transport allemandes (VDV)

*Berlin, 10/11 avril 2002*

La VDV et l'Académie de la VDV ont organisé un forum portant sur le sujet « Le transport international de marchandises – une chance pour le rail », étant donné que les chemins de fer régionaux sont également de plus en plus impliqués dans le transport international de marchandises par chemin de fer.

La première journée de ce forum a servi à un examen approfondi des conditions-cadre actuellement en vigueur dans le domaine du transport international de marchandises par chemin de fer ainsi que du nouveau droit international ferroviaire, y compris le droit des véhicules. Des exposés ont été tenus sur le thème du nouveau droit des wagons et ses conséquences sur l'emploi et l'utilisation de wagons de marchandises tant par des représentants d'organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, entre autres un représentant de l'OTIF (M. Mutz), que par des représentants du Ministère allemand des Transports et du Ministère allemand des Finances.

La deuxième journée était consacrée à de brefs exposés de représentants d'entreprises sur la question des obstacles à franchir dans le cadre du transport international de marchandises par chemin de fer et des potentiels d'amélioration dans le domaine de la coopération internationale des chemins de fer.

Ce forum qui, avec une participation d'environ 80 personnes a eu un excellent écho, prévoyait à la fois des exposés et des discussions, a été clôturé par un débat sur podium. La manifestation était animée par M. Manfred Montada, ancien responsable fret de la VDV. (Traduction)

### Association Française des Wagons de Particuliers (AFWP)

*Paris, 6 juin 2002*

L'Assemblée générale a été suivie d'un exposé/débat sur le thème « La politique de l'Union Européenne pour le Fret Ferroviaire : Les conséquences pratiques sur l'exploitation et le matériel ». Le Secrétaire de l'OTIF a été représenté par M. G. Mutz.

M. Vinois, représentant de la DG TREN, a attiré l'attention sur le fait que la Commission européenne

accorde, dans le cadre des travaux concernant l'interopérabilité, un rôle important à l'UIP et aux propriétaires de wagons particuliers en général, cela en particulier dans les domaines suivants :

- qualité
- identification de véhicules
- RMMS (market motoring)
- enregistrement de véhicules et
- bruit.

Par ailleurs, la Commission européenne considère les RU CUV comme un instrument juridique approprié dans le domaine des contrats d'utilisation. Dans ce contexte, M. Vinois s'est référé au principe de la subsidiarité au sein de l'UE. Du point de vue du droit relatif à la concurrence, le traitement égalitaire de tous les wagons ferroviaires en tant que moyen de transport revêt également un grand intérêt pour la Commission européenne.

M. Vinois a également souligné que la Commission attache une importance particulière au „network statement“ conformément à l'article 3 de la Directive 2001/14, étant donné que le succès de la transposition de cette Directive en dépendra.

Dans le cadre de la discussion ont été mises en apparence les différences dans la manière de travailler entre la Commission européenne (Droit communautaire) et l'OTIF (législation intergouvernementale) dans le domaine technique ainsi que le rôle prévu de l'OTIF dans le cadre de l'élargissement vers l'Est (OSJD). La Commission est en principe intéressée à intégrer la Russie dans le domaine de la COTIF (visite du Président de la Commission, M. Prodi, de la Commissaire Loyola de Palacio et du Directeur général Lamoureux à Moscou en mai 2002).

M. Raoul (Directeur de l'AEIF) a présenté la manière de travailler de cet organisme qui dispose de plus de 10 experts permanents. Trois Groupes de travail (coordination, systèmes subsidiaires et problèmes transversaux) ainsi que deux Groupes de rédaction (bruit et entretien) sont établis en son sein. M. Raoul a lui aussi mentionné le Secrétariat de l'OTIF comme un des principaux partenaires dans le cadre de ses travaux.

M. Raoul estime que le premier groupe des STI (wagons, bruit, systèmes d'exploitation, télécommunication marchandises et exploitation marchandises) pourraient être achevé d'ici 2004 et le deuxième groupe des STI (infrastructure, énergie, propulsion, informatique voyageurs et exploitation voyageurs) d'ici 2005.

M. Rolin (Directeur des Transports terrestres, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement) a fait observer qu'en France, le premier paquet ferroviaire de la Commission devrait être transposé en droit national au moyen de réglementations d'ici 2003. Il n'a, en revanche, pas été en mesure d'indiquer quand la COTIF pourrait être ratifiée.

(Traduction)

## Bibliographie

**Bidinger Helmuth**, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, 2ème édition entièrement remaniée, classeur à feuillets mobiles, Commentaire poursuivi par **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, livraison complémentaire 1/02, état février 2002, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

Le commentaire de la loi sur le transport des voyageurs, dont le développement est suivi depuis des années dans cette rubrique, est à nouveau mis à jour avec la livraison complémentaire 1/02, et ce en particulier en rapport avec la législation des Communautés européennes (CE) et la transposition du droit de la CE en Allemagne.

Outre l'adaptation du droit de transport des voyageurs allemand à l'introduction de l'Euro, il convient de citer le nouveau libellé du § 28 de la loi sur le transport des voyageurs. Les conditions, dans lesquelles il est nécessaire d'établir un plan d'aménagement du territoire et de le soumettre aux autorités compétentes ou, dans certains cas, d'obtenir une approbation de ce plan, ont été modifiées. Ainsi sont transposées plusieurs Directives du Conseil des Communautés européennes en matière de protection de l'environnement, notamment la Directive 97/11/CE portant modification de la Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et la Directive 96/61/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution.

Ces modifications ont une incidence tant sur les commentaires de la loi que sur les parties suivantes dans lesquelles sont reproduites les dispositions pertinentes.

L'ouvrage datant de 1961 et dont la 2<sup>ème</sup> édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, continue donc à répondre à son objectif

« de constituer un commentaire fondé et proche de la pratique ».

(Traduction)

**Stolzlechner Harald** (Editeur), *Recht der Verkehrsgewerbe* (Droit des professions des transports), Editions Springer Vienne New York, 2002 ISBN 3-211-83729-9, ISSN 1434-9051, XXIX, 271 pages

Le droit des professions des transports se trouve actuellement dans une phase de transition. Les lignes de développement de cette transition peuvent être caractérisées par les termes clé « dérégulation, libéralisation, privatisation et création de conditions permettant une concurrence loyale ». L'impulsion pour la plupart de ces modifications juridiques provient du Droit communautaire. Un système de transport performant est d'une importance décisive pour le marché commun. Par conséquent, la politique des transports est devenue au cours des dernières années un des domaines principaux de la politique et de la législation européenne.

Le développement juridique avance certes irrésistiblement, mais une étape a été atteinte dans le cadre de la réforme du droit des professions des transports en Autriche. L'éditeur a par conséquent été d'avis que le moment était venu de tirer un premier bilan et de documenter l'état actuel de la réforme juridique.

Le présent ouvrage entreprend de présenter la situation juridique en Autriche en se référant aux bases de droit constitutionnel en Autriche, le Droit communautaire et le droit international public.

Ce recueil comporte au total neuf contributions, à savoir :

1. Droit des professions des transports – un domaine du droit économique public en pleine mutation. Dans cette contribution, l'auteur essaie de définir la situation actuelle dans ce domaine juridique.
2. Transport routier de voyageurs.
3. Transport routier de marchandises.
4. Lignes de services automobiles.
5. Droit des entreprises ferroviaires.
6. Entreprises de transport aérien.
7. Entreprises de navigation intérieure.

8. Transport de marchandises dangereuses.

9. Droit des infrastructures de transport.

Les auteurs des différentes contributions sont des experts connus dans leur domaine juridique et travaillent en partie au Ministère autrichien des Transports, de l'Innovation et de la Technologie dans le domaine de l'application du droit et de la législation ou proviennent, en partie, du secteur académique. L'auteur des deux contributions concernant les transports routiers de voyageurs et de marchandises est principal responsable de la Fondation pour la sécurité routière. Deux des auteurs, M. Wolfgang Catharin – rédacteur du chapitre « Droit des entreprises ferroviaires » - et M. Gustav Kafka – rédacteur du chapitre « Transport de marchandises dangereuses » -, sont fonctionnaires au Ministère précité et depuis de longues années étroitement liés à l'OTIF. Les auteurs sont garants de l'excellente qualité du commentaire.

Une liste des abréviations et un index facilitent l'utilisation de l'ouvrage. Le recueil est conçu comme un ouvrage de référence pour tous ceux qui oeuvrent dans le domaine du droit de transport, notamment les entreprises de transport, les avocats, les administrations étatiques, les associations d'intérêts ainsi que toutes les institutions intéressées au droit des professions des transports et peut être vivement recommandé. Il peut également servir avec profit de référence juridique dans les études du droit économique public.

(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° 2941/2002, p. 350/351 – Avaries occultes. Comment réagir ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 2944/2002, p. 397 – Contrat de transport. Quand le destinataire opère seul (M. Tilche)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 51/2002, S. 9 – Gefahr durch Zug. Die Haftung eines Privatwagenhalters bei Betriebsunfällen im Eisenbahnverkehr (G. Meisch)

*Idem*, Nr. 63 /2002, S. 16 – Auch für den Non Vessel Operation Common Carrier (NVO) gilt: Wer das Konossement ausstellt, haftet

*Idem*, Nr. 71/2002, S. 14 – Haftung ja, aber bitte in Grenzen. Risikomanagement: Vor dem Abschluss der Police muss der Haftungsumfang sinnvoll bewertet werden (R. Neuschütt)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 1/2002, p. 3-35 – Responsibility for Fire in the Carriage of Goods by Sea (W. Tetley)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 20/2002, p. 16/17 – Qui paiera la note ? Un nouveau projet de convention pour les transports multimodaux de porte à porte (T. Young)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 3/2002, S. 89-92 – Die Gesetzgebung zum elektronischen Geschäftsverkehr und die Konsequenzen für das Transportrecht (I. Geis) ; S. 93-97 – Zum Begriff des Güterfolgeschadens und zur Reichweite des Interessebegriffs von Ziff. 11 der Mindestbedingungen zur Speditionsversicherung SpV (J.H. Weber)

*Idem*, Nr. 4/2002, S. 133-136 – Gehilfen des CMR-Frachtführers und Art. 31 CMR (I. Koller)

*Idem*, Nr. 5/2002, S. 182-192 – Das fehlende Konnossement in der Massengutfracht des Seehandels und die Haftungsgefahren für den Reeder (K. Klemme)