



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2002

110^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Acceptation du Protocole 1999

Pays-Bas, p. 41

Liste des lignes CIV, p. 41

Organes de l'OTIF

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

v. sous "Marchandises dangereuses"

Marchandises dangereuses

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

Genève, 1-10.7.2002, p. 42

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

Bonn, 5/6.9.2002, p. 44

Réunion commune RID/ADR

Genève, 9-12.9. 2002, p. 53

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

10^{ème} session du Groupe de travail III (Droit de transport) - Vienne, 16-20.9.2002 - p. 57

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

Congrès à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'UNIDROIT - Rome, 27/28.9.2002 - p. 59

Etudes

Hans Rudolf Isliker, Le thème de la sécurité vu sous l'optique de la COTIF, p. 59

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris - Arrêt du 7.2.2001 - Responsabilité du transporteur pour véhicules automobiles (train automobiles) - exonération de la responsabilité (droit national), p. 64

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Rome, 19/20.9.2002, p. 68

Francisco Miguel Sanchez Gaborino †, p. 68

Bibliographie

Danzl Karl-Heinz, Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) (Loi sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur), p. 69

Schmitt Peter A. (Editeur), Langenscheidt's Dictionary Technology and Applied Sciences English-German (Dictionnaire de la technologie et des sciences appliquées de Langenscheidt, anglais-allemand), p.70

Hauer Andreas, Nachbarschutz und Eisenbahnbau (Protection des voisins et construction ferroviaire), p. 70

Kunz Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 12^{ème} livraison complémentaire, état 1.6.2002, p. 71

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 72

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

Acceptation du Protocole 1999

Pays-Bas

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), les Pays-Bas ont déposé, le 11 septembre 2002, leur instrument d'acceptation du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹. Les Pays-Bas sont le 9^{ème} Etat à avoir ratifié ou accepté le Protocole 1999.

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).

¹

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

Liste des lignes CIV (Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 52 du 15 août 2002

Chapitres « Irlande » et « Royaume-Uni »

En raison de la radiation de la relation ferry-boats Rosslare Harbour – Pembroke et de diverses modifications apportées aux chapitres Irlande et Royaume-Uni, les chapitres sont réédités.

Organes de l'OTIF

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

Bonn, 5/6 septembre 2002

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

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

21^{ème} session

Genève, 1-10 juillet 2002

Participation

Les experts ou observateurs de 26 pays étaient représentés, ainsi que 7 organisations internationales gouvernementales et 24 organisations internationales non gouvernementales.

De nombreux groupes de travail **ad hoc** ont siégé soit parallèlement, soit en dehors des heures de la session.

Voici les principaux sujets traités (voir également Bulletins 3/2001 et 4/2001) et décisions prises :

Dispositions supplémentaires pour le transport des gaz

Le groupe de travail **ad hoc** a adopté un certain nombre de textes portant principalement sur l'agrément, les inspections et épreuves périodiques pour les récipients à pression, ainsi que sur les normes y relatives, qui faciliteront leur transport international. Le représentant des Etats-Unis a réitéré la volonté de son gouvernement d'accepter les récipients agréés dans d'autres pays. Il a toutefois déploré l'attitude de l'Union européenne en ce qui concerne la reconnaissance réciproque des agréments dans la mesure où la directive européenne dite « TPED » soumet le remplissage, l'utilisation et l'inspection périodique de récipients certifiés ONU à l'autorité d'organes notifiés européens. Il a donc souhaité qu'une solution politique soit trouvée le plus rapidement possible afin d'éliminer ces barrières technico-administratives au commerce international.

Artifices de divertissement

Le groupe de travail **ad hoc** n'est pas parvenu à des conclusions consensuelles sur le classement par défaut des artifices de divertissements, au grand regret du représentant des Pays-Bas.

Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles n'étaient pas favorables à une telle solution car elles appliquaient déjà dans leur pays un système de classement par défaut

qu'elles n'accepteraient de revoir pour l'aligner sur celui de l'ONU qui si ce dernier était complet et fiable. Elles estimaient que ce n'était pas le cas et que davantage de consultations avec les fabricants et de résultats d'épreuve étaient nécessaires pour parvenir à des conclusions définitives.

Compte tenu du fait qu'il ne serait pas possible de discuter de ces questions en détail à la prochaine session, le Président a dit que le Sous-comité devrait soit repousser les travaux sur le classement par défaut au prochain exercice biennal, soit prendre une décision immédiatement sur le classement par défaut des fusées et des chandelles romaines.

Cette alternative ayant été mise aux voix, le Sous-comité s'est déclaré favorable, au cours d'un premier vote, à la conclusion des travaux au cours du présent exercice. Toutefois, suite à la demande du Président de se prononcer immédiatement sur le classement par défaut des fusées et des chandelles romaines, l'expert des Etats-Unis, appuyé par deux autres experts, a demandé de procéder à un nouveau vote, par lequel il a été décidé de déférer la question de l'élaboration d'un système de classement par défaut au prochain exercice biennal.

L'examen des prescriptions d'ordre administratif suggérées par l'Allemagne (agrément par l'autorité compétente, documentation de transport) a également été reporté. Il est des reports qui ont parfois le goût d'un renvoi aux calendes grecques ...

Emulsions à base de nitrate d'ammonium

Les propositions du groupe de travail **ad hoc** sur le classement et le transport en citernes ont été adoptées par le Sous-comité. Ces dispositions ont en outre été étendues aux explosifs très peu sensibles classés 1.5 D.

Transport de matières infectieuses en vrac

Le Sous-comité n'a pas pris de décision définitive, tant en ce qui concerne les matières infectieuses pour l'homme (No ONU 2814) que celles infectieuses pour les animaux (No ONU 2900), ainsi que pour les déchets d'hôpitaux (No ONU 3291). L'on a considéré d'une part que le problème de carcasses d'animaux malades comme celui qu'avait dû affronter le Royaume-Uni avec l'épidémie de vache folle relève des autorités compétentes, et le cas échéant des autorités sanitaires du pays concerné et que d'autre part, le Règlement type ne concerne pas uniquement les transports internationaux, car il sert également de modèle à la réglementation

nationale et doit donc prendre en compte ce type de situation.

Transport de matières solides en vrac dans des conteneurs

Les dispositions proposées par le groupe de travail **ad hoc** et qui ont été adoptées par le Sous-comité vont poser des problèmes dans le cadre du RID/ADR où de telles dispositions existent déjà et sont moins contraignantes en ce qui concerne l'agrément des conteneurs et la mention de l'autorité compétente ayant délivré l'agrément dans le document de transport.

Transport de matières solides en citernes mobiles

Un groupe de travail **ad hoc** s'est penché sur la question et les discussions ont porté sur la façon de transporter les matières solides sous forme fondue à des températures inférieures ou supérieures à 100 °C et celles chargées sous forme fondue mais transportées à l'état solide après refroidissement, ainsi que sur la liste des matières autorisées en comparaison avec le code IMDG, le RID/ADR et la réglementation des Etats-Unis. Une nouvelle proposition révisée sera présentée par l'expert des Etats-Unis pour la prochaine session.

Epreuve de perforation sur les emballages

Cette épreuve proposée par le représentant de l'Espagne pour améliorer la sécurité de certains emballages, notamment pour les liquides, sera éventuellement portée au programme de travail du prochain exercice biennal, dans la mesure où l'on pourra la justifier par des données statistiques et en tenant compte qu'il s'agit de conditions accidentelles en cours de transport ou de manutention.

Epreuve de vibration sur les emballages

Bien que le principe de l'introduction d'une telle épreuve ait été décidé par le Sous-comité, ce dernier n'a pas accepté la proposition des Etats-Unis, remaniée par un groupe de travail **ad hoc**, à la suite d'un vote égalitaire. La controverse a porté notamment sur le remplacement de cette épreuve obligatoire sur le modèle-type, comme c'est le cas pour les autres épreuves, par une exigence d'aptitude du modèle type à satisfaire à l'épreuve de vibration, l'épreuve ne rentrant pas dans le processus de certification et les fabricants devant assumer la responsabilité d'assurer que leurs emballages répondent à cette épreuve. Dans ces circonstances (décision antérieure et vote égalitaire), l'expert des Etats-Unis a annoncé une nouvelle proposition pour la prochaine session.

Transport de matières infectieuses

Cette classe (6.2) a fait l'objet d'une révision complète lors d'un groupe de travail informel (Paris, 11-13.3.2002) avec la coopération active de l'OMS et du Secrétariat de la Convention de Bâle. Deux groupes de travail **ad hoc** ont été réunis pour mettre au point le texte. Le Sous-comité l'a adopté.

Micro-organismes et organismes génétiquement modifiés

La proposition des Etats-Unis d'ajout de dispositions appropriées dans la classe 9 (matières et objets dangereux divers) a été adoptée. L'exemption systématique de tous les organismes génétiquement modifiés et destinés à l'alimentation animale ou humaine n'a en revanche pas été acceptée. La référence à l'autorisation de l'autorité compétente des pays de transit, en plus de celles des pays d'origine et de destination, a par contre été rétablie.

Harmonisation avec le Règlement des transports de matières radioactives de l'AIEA

Le Sous-comité a adopté les propositions formulées par l'AIEA. Etant donné que l'AIEA tend à remettre en cause le « trèfle » comme symbole de risque, et dont la signification est bien connue de tous les participants de la chaîne de transport et de l'ensemble du public, une procédure de consultation des Etats membres et des organisations intéressées a été lancée par l'AIEA en vue de l'adoption d'un nouveau symbole de mise en garde.

Attribution du No ONU correct aux matières et solutions en fonction de l'état physique (liquide ou solide)

Cette proposition des Pays-Bas et de l'Allemagne, examinée par un groupe de travail **ad hoc**, a été adoptée. Une centaine de nouvelles rubriques ont ainsi dû être créées et les rubriques existantes ont dû être complétées par « solide » ou « liquide » ou en « solution ».

Bien-fondé du système d'exemption de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Le Sous-comité a pris note de l'étude effectuée par la France et des différentes conclusions qui y étaient tirées, à savoir que le transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ne pouvait pas être considéré comme sans risque du point de vue de la sécurité et qu'il faudrait donc envisager l'étiquetage des unités de transport de marchandises. Le Sous-comité n'a

pris aucune décision en la matière. Il en est allé de même d'une proposition visant à aligner les dispositions pour les produits de consommation sur le système appliqué sur le continent nord-américain et dans le transport aérien ainsi que d'une autre proposition dont l'intention était de simplifier le système en appliquant un même ensemble de dispositions pour les marchandises emballées en quantités limitées et les produits de consommation.

Mesures d'urgence

Aux fins d'une éventuelle harmonisation de la signalisation du danger (Code d'identification) et des mesures d'urgence y relatives, le représentant de l'UIC a effectué une comparaison des différents systèmes en vigueur dans le monde (OMI, RID/ADR, Royaume-Uni, Amérique du Nord et industrie chimique européenne). Cette comparaison, basée sur une approche rationalisée, a mis en lumière certaines inconsistances dans certains systèmes (mesures d'urgences différentes pour des matières à même risque). Comme l'on pouvait s'y attendre, la volonté d'harmonisation n'était pas au rendez-vous et le Sous-comité n'a pas voulu recommander un système précis et uniforme, étant donné qu'il a considéré que les mesures d'urgence ne font pas partie des conditions de transport ... et que les prescriptions de marquage, d'étiquetage et de placardage du Règlement type ont principalement pour objectif d'apporter des éléments de communication de risque effectif.

Rapport d'accident

A la demande de l'industrie chimique européenne et ayant pris note que le RID/ADR/ADN introduiront dès le 1^{er} janvier 2003 un modèle de rapport d'incident et d'accident avec critères y relatifs, le Sous-comité a approuvé l'objectif d'introduire de telles dispositions dans le Règlement type durant le prochain exercice biennal.

Transport et sûreté

Le Sous-comité a pris note, à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001, que le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a l'intention de prendre des mesures pour intensifier la coopération internationale et d'entreprendre des actions pour prévenir, supprimer et maîtriser les actes terroristes et d'évaluer les aspects de sûreté du transport dans les régions de la CEE, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

Les représentants de l'OACI et de l'OMI ont informé le Sous-comité sur les mesures qui sont actuellement envisagées par leur organisation dans ce contexte.

Le Sous-comité a également pris note des mesures déjà adoptées aux Etats-Unis pour mise en œuvre au niveau national et que la Commission européenne était en train de préparer de telles mesures.

Plusieurs délégations ont exprimé le vœu que les mesures relatives à la sûreté du transport de marchandises dangereuses soient harmonisées au niveau international et ont considéré, en l'absence d'un autre instrument international pertinent, qu'elles devraient constituer des règles subsidiaires de la sécurité du transport, lesquelles pourraient être transmises aux Gouvernements et organisations internationales par le biais du Règlement type.

L'expert du Royaume-Uni a considéré qu'une action pourrait être entreprise déjà au cours du présent biennium, à tout le moins pour des mesures concernant tous les modes de transport et a proposé d'établir un groupe de travail par correspondance qui pourrait développer des propositions de dispositions pertinentes à inclure dans le Règlement type et à discuter à la prochaine session de décembre. Cette proposition a été adoptée.

En conclusion

Contrairement à la dernière session, le Sous-comité a adopté de nombreux textes. D'autres textes seront encore adoptés lors de la 22^{ème} session (décembre 2002). Cette 13^{ème} révision du Règlement type aura une incidence considérable sur les règlements modaux, version 2005. Il s'avérera difficile de concilier les dispositions existantes du RID/ADR avec certaines nouvelles dispositions du Règlement type, notamment pour le transport de matières solides en vrac dans des conteneurs ou en citernes.

Groupe de travail

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

Bonn, 5/6 septembre 2002

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

internationale des wagons privés (UIP) étaient également représentées.

Dispositifs d'absorption d'énergie/Éléments crash

La maison Alstom a présenté les éléments crash qu'elle a développés dans le cadre du projet CeSa (wagons-citernes pour produits chimiques aux exigences de sécurité accrues).

Les participants ont ensuite posé diverses questions aux représentants de cette maison, auxquelles il a été répondu comme suit :

- Les coûts d'un tampon crash pour les nouvelles constructions sont de 500 à 1000 € plus élevés par tampon qu'un tampon conventionnel (y compris les coûts supplémentaires pour le montage). Il n'est pas possible de se prononcer précisément sur les coûts en qui concerne le rééquipement du parc existant en raison de la multitude des types de wagons-citernes.
- Comme le boisseau de tampon est visible, un simple examen à vue permet de reconnaître si un élément crash a été échangé. En outre, un marquage en couleur permet de constater si il y a un dommage.
- Aucun essai n'a été effectué avec un wagon vide (prototype CeSa), étant donné que le tube crash ne fonctionne qu'à partir du dépassement d'un certain niveau de force. Cela signifie que si ce niveau de force n'est pas atteint, aucun dommage ne peut en résulter, ni en ce qui concerne la suspension du bogie, ni à d'autres endroits.
- Des essais comparatifs ont été effectués avec deux wagons-citernes conventionnels à grand volume, remplis à 95 % d'eau, à une vitesse de tamponnement de 34 km/h. Les wagons-citernes ont relativement bien supporté le tamponnement. Il n'en est résulté aucune fuite. Cependant, les deux véhicules ont présenté de fortes déformations dans la zone de la traverse porte-tampons. Par l'effet de flot ils avaient une absorption d'énergie élevée. Le niveau de vitesse plus faible a produit un niveau de force plus faible. Il n'y a pas eu d'enchevêtrement. Par rapport à l'objectif de protection (aucune fuite du chargement), les deux véhicules ne se sont ainsi pas comportés notablement plus mal que le prototype CeSa.

- Un échange des éléments crash ne devrait pas être effectué sur place. Le véhicule devrait impérativement être conduit vers un atelier pour y être examiné à l'atelier.
- Le transport d'un wagon avec un élément crash échangé devrait en principe être possible. L'élément peut être enlevé et la construction bloquée. Le tampon continue alors de fonctionner comme tampon normal. Des difficultés peuvent cependant surgir avec des tampons hydrauliques, lorsque p. ex. la cartouche hydraulique doit être échangée.
- Une combinaison de l'élément crash est possible avec tous les tampons.

Proposition de l'Allemagne sur les éléments crash

Le représentant de l'UIC a fait remarquer que le mandat du groupe de travail ne comprend que les wagons-citernes. Il y aurait donc lieu de supprimer les « wagons-batterie et wagons porteurs de conteneurs-citernes » de la proposition.

Le représentant de l'UIP était d'avis que la proposition ne reflète pas l'état de la technique mais l'état de la recherche. Il a critiqué qu'il n'y a pas encore eu d'essais d'exploitation pendant une période prolongée et que jusqu'à maintenant un seul fabricant de tels éléments crash lui était connu. Il a considéré que l'incorporation de propositions de texte concrètes dans le RID est prématurée.

Le représentant de la Suisse a fait savoir que la Suisse appuie l'introduction de telles mesures pour augmenter la sécurité des wagons-citernes.

Le représentant des Pays-Bas a estimé qu'il faut prescrire dans quelles circonstances un wagon qui ayant subi un choc avec une vitesse de 20 à 40 km/h peut encore être utilisé.

Le président a relevé, après ces interventions, que les locomotives étaient dès à présent régulièrement équipées d'éléments d'absorption d'énergie. Le représentant de la maison Alstom a confirmé que les éléments crash ont suffisamment fait l'objet de recherches et que, sous cette forme également, ils peuvent être incorporés dans la pratique.

Il a relevé en outre que la formulation de la proposition permet que l'objectif de protection peut également être atteint par une construction pertinente de l'avant-corps. Cela veut dire qu'en plus de l'élément crash, le fabricant

peut concevoir l'avant-corps d'un wagon-citerne de telle manière que cet élément absorbe l'énergie correspondante. Il a en outre été relevé que les maisons Krauss-Maffei Keystone et EST fabriquent elles aussi des tampons similaires.

Tenant compte de l'objection du représentant de l'UIC, le président a proposé le nouveau libellé suivant :

« Les wagons-citernes doivent pouvoir absorber, lors d'un choc de tamponnement ou d'un accident, une énergie s'élevant à au moins 800 kJ, par déformation plastique d'éléments de construction définis ou par des procédés à effet similaire (par ex. éléments crash), sans que cela ne cause une introduction dangereuse de force (d'énergie) directement dans la citerne. L'absorption d'énergie ne doit avoir lieu que dans des conditions qui se situent hors du cadre de l'exploitation ferroviaire normale ($v > 15$ km/h. ».

Le représentant de l'Allemagne a fait observer que les exigences formulées dans la nouvelle édition du ERRI B12/RP 17 part du principe que des vitesses de tamponnement supérieures à 12 km/h se situent hors du cadre de l'exploitation ferroviaire normale.

A la question du représentant de la République tchèque, le président a précisé que cette proposition ne concerne que les constructions nouvelles et ne doit pas conduire à un rééquipement du parc existant.

A la question du représentant de la France, ce que l'on entend par « sans que cela ne cause une introduction dangereuse de force (d'énergie) directement dans la citerne », le président a constaté qu'il faut déterminer combien d'énergie doit être absorbée avant que la force (l'énergie) ne soit conduite dans la citerne.

Le représentant de l'UIC a demandé si le libellé précité signifie qu'une énergie maximale sur la citerne ne doit pas être dépassée ou qu'une certaine déformation de la citerne est permise, à condition que cela ne cause pas une fuite du produit. Le président a répondu que selon sa compréhension, l'objectif doit être que l'introduction de force (d'énergie) par-dessus l'attelage ne doit devenir effective dans la citerne que le plus tard possible.

Le représentant de l'Allemagne a complété que le terme « plastique » pourrait être supprimé afin de permettre également une déformation élastique.

Le représentant de l'UIC a proposé de modifier l'objectif de protection de façon que, au lieu de l'absorption d'énergie de 800 kJ, une vitesse minimale de tamponnement devrait être prévue. Le président a

relevé que l'absorption d'énergie de 800 kJ était une proposition du groupe de travail formulée lors de la première réunion.

Le représentant de l'UIC a estimé que l'introduction d'une telle mesure ne devrait être prévue que pour certaines marchandises particulièrement dangereuses (par ex. le chlore ou le dioxyde de soufre), afin d'acquiescer tout d'abord des expériences. Il a en outre fait remarquer que l'objectif de protection devrait de son point de vue être formulé de façon à ce que lors de chocs de tamponnement jusqu'à une vitesse donnée, il doit être démontré par des procédés mathématiques ou par des essais que cela ne provoque pas une déchirure de la citerne. A cette remarque le président a fait observer qu'il ressort de la connaissance du projet de recherche que l'on devrait formuler une exigence, à savoir quelle énergie un wagon-citerne doit être en mesure d'absorber hors du cadre de l'exploitation ferroviaire normale.

Après discussion, le groupe de travail s'est mis d'accord sur le nouveau libellé suivant pour l'objectif de protection :

« Les wagons-citernes avec des codes-citerne selon le tableau 1 doivent pouvoir absorber, lors d'un choc de tamponnement ou d'un accident, une énergie s'élevant à au moins 800 kJ pour chaque extrémité du véhicule, par déformation élastique ou plastique d'éléments de construction définis du châssis ou par des procédés à effet similaire (par ex. incorporation d'éléments crash).

L'absorption d'énergie ne doit avoir lieu que dans des conditions qui se situent hors du cadre de l'exploitation ferroviaire normale (vitesse de tamponnement supérieure à 12 km/h).

Lors de l'absorption d'énergie, il ne doit pas y avoir une introduction de force (d'énergie) directe dans la citerne qui pourrait causer une déformation plastique de la citerne.»

Faute de temps, le groupe de travail n'a pas pu aborder la question de la limitation aux seules marchandises particulièrement dangereuses.

Tampons et plateaux de tampon

Le représentant de l'Allemagne a relevé, lors de la présentation de son document, que les mesures proposées devraient être limitées aux seuls wagons-citernes et qu'il faudrait renoncer à inclure les wagons-batterie et les wagons porteurs de conteneurs-citernes comme pour le document précédent.

Le président a résumé la discussion comme suit :

- Les nouvelles construction de wagons-citernes doivent à l'avenir être équipées de tampons performants de la catégorie C. Etant donné que l'absorption de travail (d'énergie) dynamique d'un tampon C commence à ••70 kJ, la proposition de l'Allemagne devrait être modifiée de « 75 kJ » en « 70 kJ ».
- Les wagons-citernes qui transportent certaines marchandises dangereuses doivent être équipés de tampons performants de la catégorie C (••70 kJ).
- Les wagons-citernes qui ont été construits avant 1985 et qui ne sont pas encore équipés de tampons performants des catégories A à C, doivent être équipés jusqu'à une période à déterminer de tampons performants, qui ont une capacité d'absorption de travail (d'énergie) d'au moins 30 kJ.

La formulation suivante a été adoptée par le groupe de travail :

« Les nouvelles constructions de wagons-citernes sont à équiper de tampons qui atteignent chacun une capacité d'absorption de travail (d'énergie) dynamique d'au moins 70 kJ.

En corrélation avec des dispositifs d'absorption d'énergie, des tampons ayant une capacité d'absorption de travail (d'énergie) plus faible sont également autorisés, l'ensemble du système devant atteindre des valeurs comparables.

Les wagons-citernes existants avec les codes-citernes selon le tableau 1 doivent être équipés de manière générale de tampons ayant une capacité d'absorption de travail (d'énergie) d'au moins 70 kJ.

Jusqu'au xx.xx.2011, tous les wagons-citernes doivent être équipés de tampons qui atteignent chacun une capacité d'absorption de travail (d'énergie) dynamique d'au moins 30 kJ. »

L'année 2011 comme délai pour le rééquipement d'anciens wagons-citernes résulte d'une période de 6 ans pour l'épreuve périodique de la technique des véhicules, pour une mise en vigueur prévue pour l'année 2005.

Le représentant de l'UIP a relevé qu'à son avis il ne sera pas possible de respecter ce délai pour tous les wagons.

Protection contre l'enchevêtrement des tampons

Le groupe de travail ne disposait d'aucun document pour discuter de ce point de l'ordre du jour. Le président a prié l'Allemagne de présenter une proposition pour la prochaine réunion en tenant compte de l'objectif de protection, qui a déjà été décrit à la 1^{ère} réunion. Il y aurait lieu en l'occurrence d'examiner si cette mesure ne devrait être prévue, le cas échéant, que pour certaines marchandises dangereuses.

Couverture sandwich pour les fonds de citernes

Le représentant de l'Allemagne a présenté son document et expliqué que pour les essais dont il est question, effectués par le BAM, l'on a utilisé ce qu'il est convenu d'appeler un mandrin AIEA, qui a également été utilisé pour les tests sur les emballages de matières radioactives.

Le représentant de l'UIC a relevé que des essais analogues ont été effectués aux Pays-Bas par le TNO. L'on a testé, dans le cadre de ces essais-type, l'énergie de perforation des fonds de citernes de wagons-citernes. Une copie du rapport de ces recherches de l'année 1990 a été mise à la disposition des participants. Il convient de mentionner en particulier que lors de ces essais la perforation d'un fonds de citerne avec un tampon a été testée. Etant donné que, de l'avis du représentant de l'UIC, une pénétration du fonds de la citerne par un tampon a souvent lieu lors d'accidents en trafic ferroviaire, l'essai ne devrait pas être effectué avec un mandrin pointu mais avec un objet semblable à un tampon.

La représentante de la Belgique a une nouvelle fois attiré l'attention sur la problématique de la corrosion. Le représentant de l'Allemagne a informé que le BAM a acquis des expériences depuis 20 ans avec des citernes isolées. Il y a eu au début des problèmes de corrosion en raison du taux de chlorure dans les mousses ou dans la laine de verre. Ce problème est cependant en grande partie résolu aujourd'hui. La surface de la citerne peut par ex. être prétraitée avec des moyens adéquats. Il faudrait toutefois encore tenir compte de ce problème.

Le président a prié l'Allemagne de soumettre pour la prochaine réunion une proposition plus poussée en tenant compte du rapport du TNO. Cette proposition devrait contenir également une description plus précise du projet de recherche (y compris des coûts).

Longeron longitudinal/central / citerne autoportante

Le représentant de l'Allemagne a présenté les différentes variantes de fixation de la citerne sur le châssis. La différence essentielle entre la variante allemande ou française et la variante russe consiste dans le fait que dans la variante russe les déplacements verticaux ne sont évités que par des brides de fixation tendues, avec lesquelles la citerne est fixée sur des selles extérieures de support, tandis que pour les variantes allemande et française une fixation est effectuée sur les selles longitudinales. Pour déterminer une fixation optimale, il serait souhaitable de poursuivre l'examen de cette question dans un projet de recherche.

Le représentant du Royaume-Uni a informé que dans son pays l'on a des expériences avec les citernes autoportantes ; celles-ci devraient être prises en considération dans le projet de recherche. Le Royaume-Uni désirerait se joindre à un tel projet de recherche.

Le président a prié l'Allemagne, d'entente avec le représentant du Royaume-Uni, de soumettre pour la prochaine réunion une description précise de l'objectif de recherche et de son contenu ainsi que des coûts du projet de recherche en tenant compte des quatre variantes.

Le représentant de l'UIC a relevé qu'en ce qui concerne les wagons-citernes autoportants qui sont en circulation en Grande-Bretagne, un longeron est apposé sur chaque côté entre les supports du châssis. Lorsque ces listeaux peuvent absorber également certaines forces longitudinales, ces wagons sont à considérer comme « semi-autoportants ». Le représentant du Royaume-Uni mettra à disposition des illustrations de ces wagons-citernes.

Le représentant de l'UIC a fait observer, se référant à ce document, aux fins de clarification, qu'il existe des wagons-citernes de la variante russe dans des Etats de l'Europe de l'Est, qui satisfont aux dispositions de l'UIC.

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

Le représentant de l'Allemagne a présenté son document qui contient deux variantes pour une nouvelle proposition de texte.

Le représentant de l'UIC a proposé de formuler tout d'abord un objectif général de protection dans le RID et ensuite d'expliquer que l'objectif de protection est

satisfait lorsque la Fiche UIC 573 est appliquée. Pour le libellé de l'objectif de protection il a proposé la phrase suivante tirée du par. 1.1.10 de la Fiche UIC 573 :

« La fixation de constructions annexes soudées doit être réalisée de manière à empêcher que le réservoir soit éventré en cas de sollicitations dues à un accident. »

En complément à la reprise de l'objectif de protection le président a demandé s'il faut reprendre un délai pour le rééquipement du parc existant.

Le représentant de l'UIC a estimé que ces dépenses ne sont nullement en rapport avec le gain de sécurité obtenu, et c'est pourquoi il a prié que cette mesure ne soit appliquée que pour les nouvelles constructions ou lors de grandes transformations pour lesquelles une application des prescriptions est de toute façon nécessaire pour un nouvel agrément.

Le président était d'avis que le nouveau droit doit être appliqué non seulement pour les nouvelles constructions ou les transformations, mais que les réparations, lors desquelles des constructions annexes sont enlevées aux fins de réparations et ressoudées ultérieurement, sont également comprises.

Le représentant du Royaume-Uni a proposé que la proposition soit complétée par le libellé « pour autant que cela soit possible en pratique », car il existe des types de citernes pour lesquelles un rééquipement n'est pas sans autre possible.

Le représentant de l'Allemagne soumettra une proposition pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, qui tiendra compte des observations formulées.

Dôme et couvercle de dôme

En ce qui concerne la proposition de l'Allemagne, le représentant de l'UIC a relevé qu'il serait souhaitable à son avis de n'autoriser que des citernes à 4 bar pour le trafic ferroviaire. Il existe cependant également encore des constructions de dôme rabattable, par exemple au Royaume-Uni, qui sont conçues pour 4 bar, mais qui ne sont pas équipées de quatre points de fixation. Ces types de construction ne devraient pas être exclus. En outre, la restriction pour les dômes rabattables devrait également être supprimée.

Sur la base de l'accord de principe au sein du groupe de travail, le président a prié les représentants de l'Allemagne et de l'UIC de formuler une proposition commune pour la prochaine session de la Commission

d'experts du RID. Il y aurait lieu en l'occurrence d'examiner si dans la 1^{ère} phrase le libellé « présentent au moins 4 points de fixation » et la restriction relative aux dômes rabattables peuvent être supprimés.

Amélioration de l'état de réparation des wagons-citernes

Les représentants de l'UIC et de l'UIP ont informé sur les résultats de leur entretien de coopération et ont prié le groupe de travail d'approuver la mise sur pied d'un sous-groupe de travail chargé d'élaborer un manuel « Recommandations pour la réparation de wagons-citernes ».

Le groupe de travail a approuvé cette proposition. A la question à quel point détailler un tel manuel, il a été relevé qu'il n'y aurait lieu que de récolter les bases de technique de sécurité, qui cependant pourront être complétées par certaines déclarations, par ex. relatives à la qualification du personnel. Il a également été relevé que ce manuel ne peut contenir que des recommandations en ce qui concerne la citerne et son équipement, mais pas en ce qui concerne le châssis. Le président a en outre proposé de subdiviser le manuel en trois parties, à savoir le service, la maintenance et la réparation.

Monsieur Visser (UIC) s'est proposé pour présider ce sous-groupe de travail. Le président a prié tous les participants d'examiner si des collaborateurs d'Etats membres veulent participer à ce sous-groupe de travail ou s'il existe déjà des documents dans leurs Etats qui pourraient être utiles pour le travail de ce groupe de travail (par ex. informations de constructeurs/exploitants de wagons-citernes et de l'industrie chimique). Ils ont été priés de se mettre en contact directement avec Monsieur Visser.

Fonctionnement de l'obturateur interne en cas de dommage des dispositifs extérieurs (6.8.2.2.2 RID)

Aucun document n'était disponible pour délibérer de ce point de l'ordre du jour. C'est pourquoi le représentant de l'Allemagne a expliqué l'arrière-plan de ce point. Selon la 3^{ème} phrase du par. 6.8.2.2.2 du RID, il peut être renoncé sous certaines conditions à l'obturateur interne pour certaines matières cristallisables ou très visqueuses. Ce renoncement ne s'applique qu'aux citernes qui sont munies d'un revêtement en ébonite ou d'un matériau thermoplastique. Il serait ainsi possible, dans une citerne avec un revêtement approprié, de transporter certaines matières corrosives et toxiques ou des liquides inflammables, sans fermeture interne. A son avis il n'est pas possible de justifier pourquoi un revêtement de

citerne permet de renoncer à la fermeture interne. Il faut cependant prendre en considération qu'il serait peut-être préférable de traiter cette question plutôt dans le groupe de travail « citerne » de la Réunion commune que dans ce groupe de travail.

Le représentant de l'UIC a relevé que selon sa connaissance il s'agit d'une ancienne prescription qui a également été reprise dans les Recommandations de l'ONU.

Le président a alors recommandé de poursuivre cette affaire à la Réunion commune. Il y aurait lieu en l'occurrence d'examiner si d'autres matières peuvent également être transportées dans ces citernes, pour lesquelles deux obturateurs sont exigés.

Hautes constructions sur les citernes de wagons-citernes

Des constructions (accessoires) hautes sur des citernes de wagons-citernes ont souvent été autorisées ces derniers temps en Suède. Le représentant de la Suède considère cependant cette évolution, du point de vue technique de sécurité, comme douteuse, en particulier lorsque l'on compare cette évolution avec les résultats du projet CeSa, où l'on utilise un couvercle de dôme qui est entre autres incorporé en profondeur.

Le représentant de l'UIC a rappelé que l'ancienne version de la Fiche UIC 573 prévoyait que des dispositifs sur la citerne pour la vidange par le haut doivent être munis d'un capot de protection. Ces capots de protection ne sont prescrits dans le RID (section 4.3.5, disposition spéciale TU14 et section 6.8.4, disposition spéciale TE21) que pour les wagons-citernes destinés au transport de matières toxiques. Il faudrait réfléchir s'il faut prescrire de manière générale un capot de protection pour les citernes munies de telles constructions. L'on pourrait alternativement prévoir également une soupape à l'intérieur pour la vidange par le haut.

Le représentant de l'UIP était d'avis que les capots de protection n'augmentent pas non plus la sécurité et qu'il vaudrait mieux limiter la hauteur des constructions.

Le représentant de la Suède a été prié de soumettre un document plus élaboré pour la prochaine réunion, dans lequel sera traitée la question de la hauteur et du type des constructions autorisées.

Liste des contrôles

Le représentant de l'UIC a expliqué sur la base de son document que les activités relevant de la sécurité (par ex. les essais de freins) de la Deutsche Bahn AG doivent déjà aujourd'hui être effectuées au moyen de listes de contrôles.

Le président a rappelé que lors des enquêtes sur les accidents ferroviaires en Allemagne, l'on a constaté que la cause de l'accident d'Elsterwerda était un essai de freins non effectué selon les règles. Sur ce point il a été recommandé, à l'instar du trafic aérien, de contrôler avec une liste de contrôles l'acquittement de certaines procédures de travail.

Il est résulté de la discussion qui suivit que la répartition des obligations est réglée différemment d'un Etat à l'autre. Ainsi en Belgique le conducteur de la locomotive est responsable pour le train. Ses tâches lui sont prescrites, séparément selon les travaux de préparation d'un train et du déroulement de la marche d'un train. Une liste de contrôles dérangerait plutôt le déroulement du travail.

En Suisse, les conducteurs de locomotives et les visiteurs sont responsables en commun. En Espagne, l'on distingue dans les tâches entre la préparation et la marche du train, étant donné que les freins ne peuvent être contrôlés qu'une fois que le train est composé.

Le représentant de l'UIC était d'avis que le contrôle technique des wagons et l'essai de freins devraient être considérés séparément. Le contrôle technique des wagons est déjà réglé à la section 6.5 de la Fiche UIC 579-2. Le groupe de travail devrait examiner si les exigences qui y sont citées peuvent être considérées comme suffisantes.

Le président a constaté en résumant que la liste de contrôles ne doit être appliquée que lors de la préparation du train. Lors de la marche du train, l'acquittement d'une telle liste de contrôles pour le conducteur de locomotive n'est plus possible. C'est pourquoi il a prié les participants, pour la prochaine réunion, de reprendre l'ensemble du déroulement de l'essai de freins et les autres travaux de préparation de technique des wagons d'un train, séparément en procédures de travail et de les récapituler dans un document de travail. Il faudrait ensuite examiner dans quelle mesure une réglementation doit avoir lieu dans le RID.

Formation du personnel en matière de sécurité

Les représentants des Pays-Bas et de l'UIC ont informé sur la formation du personnel dans leur pays ou à la DB Cargo AG. Quatre degrés de formation sont prévus aux Pays-Bas selon les responsabilités et obligations des collaborateurs. A la DB Cargo, une formation à plusieurs degrés des collaborateurs est également effectuée depuis fin 2000. La formation de base dure 3 jours. Sur cette base certains collaborateurs reçoivent une formation continue d'un jour tous les deux ans. En outre, pour les conducteurs de locomotive, une formation spécifique de sécurité et l'utilisation de simulateurs de conduite pour l'entraînement au comportement en cas d'irrégularités et de dérangements sont prévues.

Le représentant de l'UIC a complété que selon l'expérience des chemins de fer, l'aspect le plus important de la formation est que le personnel participant (visiteur, agent de manœuvre et conducteur de locomotive) a suffisamment de connaissances sur les wagons-citernes et leur équipement. Il a renvoyé dans ce contexte à la brochure d'information de Railion dans laquelle l'on explique sur la base d'illustrations ce qu'ils ont à faire en cas d'irrégularités.

12 cours de formation continue sont effectués chaque année en Espagne, de 20 heures chacun, pour le personnel participant au transport de marchandises dangereuses. Le concept de formation doit cependant être réexaminé après la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation.

En Belgique, les visiteurs, le personnel de triage et les conducteurs de locomotive reçoivent une formation de base qui contient également le transport de marchandises dangereuses. En outre, des cours de formation continue sont effectués tous les 18 mois sur le comportement en cas d'incidents.

En Suisse, les visiteurs, le personnel de triage et les conducteurs de locomotive reçoivent également une formation de base qui contient également une partie spécifique sur les marchandises dangereuses. Des cours de formation périodiques sont ensuite effectués annuellement. Une formation spécifique est actuellement en élaboration pour les conducteurs de locomotive.

Le président a une nouvelle fois attiré l'attention sur les réflexions du groupe de travail national allemand, selon lesquelles l'on s'est aperçu, en comparant les modes de transport, qu'en trafic routier le chauffeur reçoit une formation initiale particulière spécifique aux marchandises dangereuses et qu'ensuite, tous les cinq ans, il doit

suivre un cours de recyclage. La fréquentation de ces cours de formation, s'ils sont passés avec succès, est ensuite documentée par un permis de conduire spécifique aux marchandises dangereuses, le certificat ADR. Il faut ainsi examiner si l'une réglementation pertinente devrait également être prévue dans le RID pour les conducteurs de locomotive et les visiteurs.

Le représentant de l'Allemagne a relevé que la base juridique pour la formation est contenue de manière très générale dans le chapitre 1.3 du RID. L'on peut se poser la question s'il faut également reprendre dans le RID une réglementation allant au-delà dans le domaine ferroviaire pour certains intervenants (conducteurs de locomotive, visiteurs et personnel de triage), c'est-à-dire des réglementations sur les formations, leurs durées et leurs répétitions. Etant donné qu'il existe déjà des formations dans les différents Etats, il y a lieu de réfléchir comment les uniformiser eu égard à l'engagement du personnel sur le plan transfrontalier. Il serait envisageable, avec l'aide de la Commission européenne, d'élaborer un catalogue de formation qui pourrait également être appliqué pour l'examen. Si le groupe de travail et la Commission d'experts du RID devaient approuver cette manière de procéder, un contenu concret pourrait être élaboré.

Le représentant de l'UIC a appuyé la proposition de l'Allemagne. Dans le cadre des prochaines réunions des différents groupes de travail de l'UIC, il y aura lieu de discuter comment les chemins de fer peuvent en l'occurrence apporter leurs contributions, de façon que pour la prochaine réunion, des principes de base pourraient déjà être soumis. Il a également été d'avis que le matériel de formation existant devrait être uniformisé et, le cas échéant, complété.

Le président a demandé aux délégués de soumettre un document pour la prochaine réunion dans lequel l'on pourrait se déterminer sur le cercle de personnes, la durée minimale de la formation, le rythme et le contenu minimal de la formation.

Etat d'avancement du projet de recherche télématique

Monsieur le professeur Hecht de l'Université technique de Berlin a informé sur l'état du projet de recherche effectué en Allemagne en ce qui concerne l'utilisation de la télématique. Sur mandat du BMVBW des séries d'essais à deux échelons ont été effectués sur la détection de déraillement et sur la surveillance du chargement. Le résultat essentiel de la phase 1 était qu'il est possible de détecter un déraillement de manière sûre.

Dans la phase 2 qui suivit, 3 wagons-citernes ont été équipés dans un essai en pratique (1 wagon-citerne pour produits chimiques, 1 wagon-citerne pour gaz et 1 wagon-citerne pour huiles minérales), avec technique sensorielle différente (dispositif de repérage GSM/GPS, détecteur d'accélération pour détection de déraillement et constatation de chocs de triage ainsi que capteur de température pour mesurer la température du chargement et de la boîte d'essieu). Le wagon-citerne chimique a été utilisé en l'occurrence le plus longtemps et le plus intensément dans une relation fixe entre l'Allemagne et la Finlande. L'exploitation en service journalier a montré que les valeurs limites trouvées dans la première phase en ce qui concerne la détection de déraillement n'ont pas été dépassées et que celles-ci sont ainsi appropriées pour la pratique. Par ailleurs, des aspects importants de la surveillance du chargement (tels que par ex. pression de la citerne et chocs longitudinaux), de la logistique et de l'échange de données ont été mis à l'épreuve. Les résultats ont montré la faisabilité technique de l'utilisation de la télématique. Les participants ont reçu, à titre d'information complémentaire, une copie de l'article paru dans le journal ZEVrail Glasers Annalen « Surveillance de wagons marchandises ferroviaires au moyen de la télématique ». Après ces deux projets de recherche, un autre projet de recherche (dénommé phase 3) a été attribué en Allemagne à la maison Dornier. L'on éprouve actuellement dans la phase 3 la communication entre le véhicule/chargement et le conducteur de locomotive/chauffeur du véhicule.

Le représentant de l'Allemagne a complété que lors de l'utilisation de la télématique selon l'état actuel de la discussion, deux points d'interfaces sont pertinents : la communication entre le wagon et le conducteur de la locomotive et la communication entre le wagon et une centrale. Pour assurer une communication uniforme, une impulsion devrait être donnée dans un règlement juridiquement contraignant (RID) pour l'utilisation de la télématique. Etant donné que les connaissances actuelles ont montré que les installations stationnaires pour les besoins du transport de marchandises dangereuses (détection exacte de déraillement, détection de pression), n'entrent pas en ligne de compte, la télématique relative aux wagons devrait être exigée. Les points d'interfaces nécessaires et les spécifications techniques ne devraient pas apparaître dans le RID, mais être réglés par la normalisation (par ex. dans une Fiche UIC ou dans une norme pour tous les modes de transport).

Le représentant de l'UIC a communiqué que 13.000 wagons sont actuellement en train d'être équipés avec des systèmes télématiques à la DB Cargo AG. Il s'agit en l'occurrence d'un système de gestion de flottes de wagons et de dispositifs techniques de protection contre

le vol. L'alimentation en courant a lieu au moyen de batteries d'une durée de vie d'une période de révision (6 ans). Le représentant de l'Allemagne a prié le représentant de l'UIC d'informer la Commission d'experts du RID sur l'équipement exact de ces wagons de façon que l'état actuel des connaissances de la DB Cargo AG puisse être pris en considération lors de la suite de la discussion.

Communiqué de presse du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 27 juin 2002

En raison de l'accident à Schweizerhalle près de Bâle en 1986, l'Ordonnance sur les accidents majeurs a été édictée en Suisse en 1991. L'objectif de cette ordonnance est de protéger la population et l'environnement. Elle est également applicable aux installations ferroviaires. Des critères homogènes pour l'évaluation des risques ont été élaborés ultérieurement et publiés dans une directive. Il est résulté de cette évaluation que 34 km de lignes ferroviaires présentent un risque inacceptable. C'est la raison pour laquelle des mesures ont été élaborées pour que toutes les lignes ferroviaires en Suisse soient à nouveau amenées dans une fourchette acceptable. Une déclaration commune entre le Gouvernement suisse, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et l'industrie chimique a été signée à cet effet, dont les mesures sont reproduites dans son document.

Le président de la Commission d'experts du RID a relevé que les mesures décidées par la Suisse ont des effets considérables sur le trafic ferroviaire national et international. Il a prié le représentant de la Suisse de transmettre également cette information à la Commission d'experts du RID afin qu'une discussion politique puisse avoir lieu dans cette enceinte. Le représentant de la Suisse a donné son assurance et complété que ces mesures ne s'appliquent qu'aux trafics à l'intérieur de la Suisse et qu'aux signataires de la déclaration commune et ne s'appliquent pas ainsi aux trafics de transit.

Le représentant de la France s'est déclaré intéressé à la méthode d'évaluation des risques. Il serait en particulier intéressant de savoir comment le risque a été évalué pour certaines lignes et comment il a été constaté qu'il existe un risque non supportable. Le représentant de la Suisse a expliqué que chaque ligne a été scindée en parties de ligne de 100 m et que le risque a été évalué pour chaque partie de ligne. Lors de la prochaine réunion il informera le groupe de travail sur les critères exacts.

En ce qui concerne l'équipement des wagons-citernes

avec des détecteurs de déraillement, le représentant de la Suisse a communiqué que les CFF et l'industrie chimique ont procédé ensemble au choix des wagons. Il s'agit en l'occurrence de wagons-citernes qui transportent des marchandises particulièrement dangereuses. Ces wagons circulent tant en trains complets qu'en trains mixtes, en Suisse et à l'étranger. La mesure coûte env. 7 millions de CHF aux CFF.

Pour ce qui est de la manière de fonctionner des détecteurs de déraillement, le représentant de la Suisse a communiqué qu'il s'agit d'un détecteur de déraillement opérant mécaniquement et pneumatiquement, qui n'a besoin ni d'énergie électrique ni de dispositifs techniques pour la transmission de données. Il peut être monté sur des véhicules existants. Lors des essais en service des CFF aucun dysfonctionnement n'a été constaté, à tel point que sa fiabilité n'a pas été remise en question. Le détecteur de déraillement est agréé par l'UIC, c'est-à-dire qu'il peut être utilisé en trafic transfrontalier. Des exigences générales étant décrites dans la Fiche UIC 541-08, aucun monopole pour un certain fabricant n'existe ainsi. La Fiche UIC règle entre autres également des détails tels que le marquage et la procédure en cas de dysfonctionnement. Le représentant de la Suisse présentera un court métrage lors de la prochaine réunion pour expliquer le fonctionnement ainsi qu'un modèle et un dessin. Les coûts pour l'équipement d'un wagon avec des détecteurs de déraillement s'élèvent actuellement à 1600 €.

Le représentant de l'Allemagne a relevé que l'utilisation d'un détecteur de déraillement opérant mécaniquement et pneumatiquement a déjà fait l'objet de discussions au groupe de travail national allemand. Le détecteur prévu par les CFF est de construction identique à celui cité dans le rapport final selon les renseignements du représentant de la Suisse. Cela signifierait qu'une fois qu'un freinage automatique est mis en fonction, il ne peut plus être neutralisé, même lorsque le train s'arrêterait ainsi dans un tunnel ou sur un pont. Le représentant de la Suisse a expliqué que la philosophie de la Suisse prévoit, dans les cas dans lesquels des trains marchandises sont concernés – contrairement aux trains voyageurs – que lors d'un déraillement ou d'un incendie dans un tunnel, le train resterait arrêté et que la fuite du conducteur de locomotive avec un masque serait rendue possible.

Le représentant de l'UIC a expliqué, en répondant à une demande, que lors de l'élaboration de la Fiche UIC sur les détecteurs de déraillement, la problématique des tunnels n'avait pas été prise en compte.

Le représentant de l'Allemagne a informé sur un

accident qui s'est produit dans son pays, lors duquel un wagon chargé de papier, qui avait déraillé, a été traîné sur plusieurs kilomètres et arrêté en flammes dans un tunnel. Cet accident a posé de gros problèmes pour maîtriser l'incendie dans le tunnel. La possibilité d'influencer un freinage automatique devrait être donnée en raison également du croisement possible avec des trains voyageurs dans les tunnels.

Le président a complété que l'accident dans le tunnel du Mont-Blanc a montré que des degrés de chaleur, tels qu'ils peuvent se produire dans un tunnel, peuvent avoir pour conséquence que presque tous les autres véhicules soient impliqués dans l'incendie. Pour un train complet de wagons-citernes pour produits chimiques cela pourrait conduire à une grande catastrophe.

Le président de la Commission d'experts du RID a suggéré que les propositions techniques pour améliorer la sécurité, contenues dans le catalogue de mesures de la Suisse (par ex. des wagons-citernes spéciaux pour le chlore et le dioxyde de soufre) soient tout d'abord discutées au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et que par la suite des propositions concrètes soient soumises à la Commission d'experts du RID.

Le représentant de l'UIC a relevé que des interdictions de circulation sur des lignes sont possibles selon le chapitre 1.9 du RID. Le représentant des Pays-Bas a informé que le Ministère de l'environnement de son pays a conclu un accord avec l'industrie du chlore pour réduire le volume de transport de 10 à 20 % du volume actuel. Le représentant de la France a complété que la France et le Royaume-Uni ont prévu des restrictions pour les transports par le tunnel sous la Manche.

Le représentant de l'Allemagne a relevé que le chapitre 1.9 du RID stipule également que les interdictions de circulation doivent être communiquées aux autres Etats. Il a recommandé en outre d'élaborer des normes uniformes pour l'application de ce chapitre, afin que les Etats disposent de directives uniformes sur la manière d'agir et qui garantissent la planification et la réalisation de transports internationaux. Etant donné que les chemins de fer y ont tout intérêt en tant que transporteur, il a prié le représentant de l'UIC d'ébaucher de telles directives uniformes sur la manière d'agir.

Dans ce contexte l'on a considéré que des directives uniformes sur la manière d'agir seraient judicieuses lors du traitement des wagons-citernes après constatations d'infractions selon par. 1.4.2.2.4 du RID. Le représentant de l'Allemagne a été prié de soumettre un projet pertinent pour la prochaine réunion de groupe de travail.

Incident à Roermond (Pays-Bas) le 18 avril 2002

Le représentant des Pays-Bas a informé sur l'incident de Roermond lors duquel un wagon-citerne rempli de méthanol a perdu une partie de son système de frein et a déraillé. Un peu plus loin il s'est remis sur les rails, sans que le conducteur de la locomotive s'aperçoive de quelque chose. A la fin du parcours l'on a constaté que le wagon était endommagé. Lors de l'inspection de l'infrastructure l'on a constaté que l'aiguillage et les traverses étaient endommagés. L'on a établi qu'après coup la corrélation entre le dommage au wagon et le dommage à la ligne.

Il est arrivé aux conclusions suivantes :

- un déraillement doit absolument être constaté,
- le RID doit régler de manière générale l'entretien du wagon-citerne et pas seulement de la citerne,
- il faut exclure que lors de petites réparations l'on utilise des pièces de rechange qui ne sont pas absolument adaptées au wagon.

Renseignement pris auprès du professeur Hecht, il en résulte que ce déraillement aurait été détecté dans les 2 secondes qui suivent par le détecteur de déraillement télématique et également par le détecteur de déraillement qui sera utilisé par les CFF.

Incident à Amersfoort (Pays-Bas) le 20 août 2002

Une fuite de 50 à 100 l d'acrylonitrile s'est produite lors d'un incident à Amersfoort. La cause en était vraisemblablement un joint défectueux.

Prochaines réunions du groupe de travail

Le représentant de l'Allemagne a proposé de convoquer à nouveau deux réunions de deux jours en Allemagne. Les dates exactes devraient être fixées lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID (Berne, 18 au 21 novembre 2002).
(Traduction)

Réunion commune RID/ADR

Genève, 9-12 septembre 2002

26 Gouvernements et 10 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé à cette session

sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Cette session a été consacrée aux thèmes principaux suivants :

- questions restées en suspens
- propositions nouvelles
- questions diverses
- citernes (avec groupe de travail **ad hoc**)
- normes (avec groupe de travail **ad hoc**)
- travaux futurs

De mémoire de « ridologue », c'est la première fois qu'une telle réunion a été écourtée d'un jour, par le fait que tous les documents officiels et tous les documents informels (INF) relatifs à des documents officiels, conformément aux nouvelles règles, ont été traités ! Il s'agit vraisemblablement également d'une première !

Questions restées en suspens

La Réunion commune a adopté de nouvelles dispositions pour le transport en vrac des matières solides (fouilles, déblais) contaminées par des PCB ou PCT, avec une limite de concentration de 1000 mg/kg, excluant ainsi les PCB et PCT à l'état pur. Une lacune a été ainsi comblée, la nécessité de réglementer de tels transports étant évidente.

La Réunion commune, en revanche, n'a pas accepté, comme le demandait l'industrie chimique, de supprimer l'obligation d'apposer sur les suremballages les différents Nos ONU de chacune des marchandises dangereuses contenues dans le suremballage. L'harmonie avec le Règlement type de l'ONU et le Code IMDG, ainsi qu'avec les dispositions sur les colis, a ainsi été sauvegardée.

Conseiller à la sécurité

Un document de la Belgique relatif au renouvellement du certificat de formation professionnelle du conseiller à la sécurité (1.8.3.16) et particulièrement au choix entre la formation complémentaire et l'examen, a donné lieu à un long débat, au cours duquel l'on a relevé notamment :

- le contexte juridique (coexistence provisoire de deux cadres juridiques – Directive européenne et RID/ADR);
- l'harmonisation des dispositions pour ce renouvellement;

- les exigences minimales quant à la durée (en fonction des modifications de la réglementation), au contenu et aux catalogues de questions;
- le rôle du conseiller, également en ce qui concerne la sûreté du transport.

En ce qui concerne la coexistence de cadres juridiques différents, il a été relevé que les annexes aux directives européennes comportant les textes de l'ADR et du RID restructuré, et donc la section 1.8.3, n'ont toujours pas été publiées et que la directive européenne relative aux conseillers à la sécurité ne pourrait pas être abrogée tant qu'une nouvelle directive « ADN » pour les transports par voies navigables n'aurait pas été élaborée par la Commission européenne et adoptée.

Plusieurs délégations ont estimé que ce blocage de nature administrative et procédurale ne devrait pas empêcher de faire évoluer ces dispositions relatives au conseiller à la sécurité du 1.8.3 pour régler les problèmes pratiques d'application éventuels en transport international, notamment parce que le paragraphe 1.8.3.17 permettrait, en cas d'évolution de ces dispositions, aux pays de l'Union européenne de continuer d'appliquer les dispositions de la directive européenne.

Pour le principe de base, la Réunion commune a confirmé que le renouvellement du certificat peut s'effectuer sur la base d'un cours de formation ou d'un test de contrôle, et que le test n'est pas obligatoire si le cours de mise à niveau a été suivi.

En ce qui concerne les mesures d'harmonisation relatives aux cours de formation et aux tests de contrôle, la Réunion commune a décidé, à une large majorité, qu'il convenait de fixer un ensemble de prescriptions minimales. Le représentant de la Belgique a dit qu'il conviendrait de disposer de ces prescriptions le plus rapidement possible pour pouvoir les appliquer au niveau national dès 2004 même si les amendements correspondants au RID/ADR ne pouvaient entrer en vigueur que le 1^{er} janvier 2005. Il présentera une proposition à la prochaine session, tout en notant que l'Allemagne et le Portugal disposent déjà de prescriptions de base et que l'IRU travaille également sur ce sujet.

Propositions nouvelles

La Réunion commune a accepté, par vote indicatif, d'encourager l'UIC à poursuivre ses travaux et à soumettre, tant à l'intention de la Réunion commune que du Sous-comité d'experts de l'ONU, une proposition portant notamment sur l'introduction d'une définition du

point d'ébullition initial selon la norme ASTM D 86, afin de régler le problème du transport en citernes de mélanges inflammables contenant de petites quantités de gaz dissous qui ont un point d'ébullition initial inférieur à 35 °C, mais une pression de vapeur inférieure ou égale à 110 kPa, cas qui n'est pas prévu dans le RID/ADR.

Questions diverses

Risques posés par les transports de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et exemptés des conditions de transport

Le représentant de la France a présenté un document qu'il avait soumis au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et qui contient une étude sur la pertinence du régime d'exemptions relatives au transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, visant à réinitialiser les discussions sur les risques posés par ce type de transport.

Il a expliqué que pour l'inflammabilité, l'étude montrait que le fractionnement d'une quantité de marchandises dangereuses en petits emballages n'entraînait pas systématiquement une réduction proportionnelle du risque, puisque l'incendie d'une seule palette de telles marchandises génère un flux thermique considérable et pouvait être plus difficile à maîtriser qu'un incendie impliquant la même quantité dans des emballages volumineux.

Pour la toxicité, l'étude montrait que la fuite d'une petite quantité de matière de la classe 6.1 pouvait avoir des conséquences écologiques aussi graves qu'une grosse quantité de matière dangereuse pour l'environnement de la classe 9.

Il a rappelé que les règles du Code IMDG, des Instructions techniques de l'OACI et du RID/ADR/ADN n'étaient pas harmonisées dans ce domaine. La France chercherait une solution acceptable pour tous les modes de transport au niveau du Sous-comité d'experts de l'ONU, notamment au niveau de l'étiquetage des colis, mais s'il n'était pas possible de trouver une solution à ce niveau, le Gouvernement de la France présenterait des propositions d'amendement au RID/ADR/ADN au moins pour ce qui concerne la signalisation des véhicules, car il estime que les dispositions actuelles ne tiennent pas suffisamment compte des risques posés par ces transports. Ces modifications peuvent être mises en vigueur pour les transports intérieurs au niveau régional.

Plusieurs délégués ont approuvé la démarche de la France et ont souligné les difficultés rencontrées actuellement : manque d'harmonie entre les règles applicables aux différents modes de transport et problèmes qui en découlent dans les ports et aéroports ; absence de document de transport et problèmes d'information des services d'intervention d'urgence. Deux solutions peuvent être envisagées : diminuer les seuils des quantités limites de façon à éliminer les risques inacceptables ou agir sur les dispositifs d'information et d'étiquetage de façon à informer les intervenants des risques.

D'autres délégués estimaient que les règles maritimes ne sont pas adaptées à la réalité économique des transports intérieurs en Europe, mais que l'on pourrait améliorer la situation non pas en exigeant un document de transport mais en prévoyant un système cohérent de signalisation appropriée des colis et engins de transport.

La Réunion commune a abordé la question des régimes spécifiques liés aux biens de consommation existant dans certains règlements modaux et a noté que le Sous-comité d'experts de l'ONU a également étudié des propositions concernant ce point.

Les délégations ont été invitées à réfléchir à ces questions.

Transport des marchandises dangereuses et sûreté

Le représentant du Royaume-Uni a présenté un document qu'il avait soumis, avec la Namibie, la Commission européenne et l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien, au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour examen à sa prochaine session (2-6 décembre 2002).

Cette proposition vise à l'introduction dans le Règlement type de l'ONU d'un chapitre 1.4 sur les dispositions en matière de sûreté (avec un tableau énumérant les marchandises dangereuses les plus sensibles) et d'un chapitre 7.2 relatif aux dispositions spécifiques aux modes de transports intérieurs (route, rail et navigation intérieure).

Le représentant du Royaume-Uni a souligné l'importance qu'attachait son gouvernement à une mise en œuvre rapide de telles mesures de sûreté au niveau international et a prié les délégations de la Réunion commune à lui faire part de leurs commentaires préliminaires.

Le représentant de l'Allemagne a approuvé le principe de la proposition, mais a indiqué que cette proposition diffère du projet de recommandations élaboré par un groupe de travail et en discussion au sein de l'Union européenne et reflète davantage les règles du droit anglo-saxon; en particulier en chargeant les entreprises de responsabilités qu'elles ne peuvent pas assumer parce qu'elles ne disposent pas des informations nécessaires et que ces responsabilités relèvent davantage des autorités compétentes.

Il a souligné la nécessité de considérer la relation coût/efficacité des mesures proposées et les difficultés pratiques et juridiques liées à leur mise en œuvre, notamment en ce qui concerne la tenue d'un registre des transporteurs (paragraphe 1.4.2), les éléments du plan de sûreté (1.4.3.2), la vérification du casier judiciaire des employés par l'employeur (1.4.5), etc.

Il a souhaité que les secrétariats vérifient auprès de leurs services juridiques respectifs si de telles dispositions de sûreté pouvaient figurer dans des annexes à la COTIF et à l'ADR compte tenu des objectifs de ces instruments juridiques.

Le représentant de la France a soutenu la plupart des réserves exprimées par celui de l'Allemagne et a fait remarquer les différences entre des recommandations de sûreté et leur transposition dans des instruments juridiques contraignants.

Le représentant de la Fédération de Russie a estimé que la proposition du Royaume-Uni est d'actualité. Il a dit que la majorité des mesures proposées étaient déjà en vigueur dans son pays mais qu'il reste à régler le problème des itinéraires. Il s'est donc félicité de ce que ces discussions aient été ravivées par le Gouvernement du Royaume-Uni et qu'elles puissent avoir lieu de manière officielle.

Le représentant de la Belgique a estimé que les mesures proposées ne sont pas réalistes ni adaptées au but poursuivi.

Le représentant du Portugal a rappelé les discussions relatives à la question « Transport et sûreté » lors de la dernière session du Comité des transports intérieurs qui a invité ses organes subsidiaires à s'y pencher, et la suite que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses y a donnée.

Le représentant de l'Espagne a souligné l'importance du rôle des autorités compétentes dans les mesures de contrôle comme celles visées au chapitre 1.8 du RID/ADR.

Le représentant de la Suisse a rappelé qu'il existe déjà dans le RID/ADR des prescriptions en matière de sûreté (voir chapitre 8.4 de l'ADR, par exemple pour la surveillance des véhicules). Il a dit qu'il faudrait le cas échéant s'en inspirer afin de faciliter l'introduction de nouvelles dispositions et leur mise en œuvre par les divers intervenants de la chaîne de transport.

Le représentant de l'IRU a estimé que le registre de transporteurs de marchandises dangereuses sensibles prévu au 1.4.2 devrait concerner l'ensemble des intervenants dans la chaîne de transport, et pas seulement les transporteurs. Il a dit que son organisation n'est pas opposée à des mesures de sûreté dont le rapport coût/efficacité est raisonnable, mais craint que cela aboutisse à des situations de concurrence déloyale et de discrimination entre les transporteurs des différents pays.

Citernes

Les questions techniques liées aux citernes ont été confiées à un groupe de travail ad hoc qui a siégé pendant deux jours en parallèle à la plénière. Le rapport de ce groupe présenté par son président (M. Ludwig, Allemagne) a été examiné par la Réunion commune et les recommandations du groupe de travail ont fait l'objet de décisions.

Normes

La Réunion commune a déploré que, contrairement à la demande impérative faite à la session précédente, aucune norme ou projet de norme EN n'a été mis à la disposition des délégués avant la session, ce qui rendait pratiquement impossible toute décision concernant l'introduction de références à des normes EN à la présente session.

Le représentant du CEN a indiqué qu'il ne lui était pas possible de diffuser publiquement ces normes et projets de normes en raison des droits d'auteur et du fait que le produit des ventes de ces normes est la principale ressource du CEN. Il a invité les délégués à se les procurer auprès de leurs organes de normalisation nationaux.

La Réunion commune a estimé cependant que le CEN devrait pouvoir communiquer de manière confidentielle ces projets de normes et normes au secrétariat et aux représentants gouvernementaux de tous les Etats parties contractantes au RID et à l'ADR. Autrement, il ne serait pas possible d'introduire dans les textes réglementaires

des références auxdites normes, ce qui ne serait pas non plus dans l'intérêt du CEN. Elle a confié à un groupe de travail présidé par le Vice-Président le soin de mettre au point des procédures de coopération avec le CEN.

Le Président du Groupe de travail a présenté les conclusions du groupe de travail en ce qui concerne la procédure et le mandat. Cette procédure et ce mandat font l'objet de l'Add.3 au rapport TRANS/WP.15/AC.1/90 et figurera sur le site Web de la Division des transports de la CEE/ONU.

Le Président a précisé les points suivants :

- a) les représentants d'États qui ne sont pas membres du CEN ou qui n'ont pas de représentant national au sein des groupes de travail du CEN, et qui ont des commentaires techniques à formuler sur les projets de norme CEN, pourront les adresser au consultant du CEN qui les transmettra au CEN;
- b) les États qui sont intéressés à participer au groupe de travail sont priés de désigner leurs représentants avant le 30 novembre 2002 et de communiquer aux secrétariats leurs coordonnées (courrier électronique);
- c) une première réunion aura lieu exceptionnellement avant la prochaine réunion commune, en janvier 2003, pour examiner notamment les normes relatives aux citernes;
- d) le consultant du CEN transmettra les projets de normes aux membres du groupe de travail avec leur évaluation;
- e) les membres du groupe de travail doivent vérifier ces normes et communiquer par écrit leurs commentaires au Président du groupe de travail et, si besoin est, également aux autres membres du groupe de travail;
- f) pour éviter de longues discussions au sein de la Réunion commune, le groupe de travail soumettra, après discussion, des propositions à la Réunion commune;
- g) tous les pays Parties contractantes au RID/ADR pourront se faire représenter par des experts au sein du groupe de travail;
- h) l'UIC et l'ISO, en tant qu'organismes de normalisation, pourront participer au groupe de travail;
- i) la Réunion commune a nommé pour un an, sur proposition du Président du groupe de travail,

M. Schulz-Forberg (Allemagne) président et M. P. Wolfs (CEN) vice-président du groupe de travail.

La Réunion commune a approuvé toutes ces propositions.

Travaux futurs

La Réunion commune a fixé le calendrier suivant :

Février à avril 2003 :

Préparation par le secrétariat de propositions d'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU sous forme de documents informels anglais et français uniquement (13^{ème} révision)

24-28 mars 2003 :

Session à Berne, où ne seraient pas discutées les nouvelles Recommandations de l'ONU

26-28 mai 2003 :

Groupe spécial à composition limitée (sans interprétation, à Genève) pour vérifier les propositions du secrétariat, les compléter par les conditions de transport RID/ADR/ADN qui ne sont pas prévues par le Règlement type de l'ONU et préparer des propositions définitives.

1^{er} au 10 septembre 2003 :

Session à Genève avec priorité à l'examen des propositions définitives d'harmonisation et conclusion des autres questions en suspens.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

10^{ème} session du Groupe de travail III
(Droit de transport)

Vienne, 16-20 septembre 2002

Le Secrétariat de l'OTIF était représenté à la session susmentionnée par un observateur.

Le projet de texte (doc. A/CN.9/WG.III/WP.21, disponible sur le site Internet de la CNUDCI, www.cnudci.org), qui a servi de base aux délibérations tant lors de la session précédente du Groupe de travail en avril 2002 à New York que lors des délibérations à Vienne, avait été élaboré par la CMI et, par conséquent, été conçu et rédigé en premier lieu, sinon même exclusivement, selon des principes de droit maritime. Nonobstant cela, le Secrétariat de l'OTIF s'est, dans le cadre du débat général, prononcé, en principe, en faveur de la création d'une Convention relative aux transports multimodaux (porte à porte). L'importance de tels transports ne cesse d'accroître et la situation juridique dans ce domaine est particulièrement insatisfaisante, notamment en Europe.

La COTIF comporte des dispositions pour les transports multimodaux, dans la mesure où ces derniers sont effectués en complément à des transports ferroviaires. Ces dispositions sont applicables à des transports sur des lignes maritimes ou des lignes routières inscrites ainsi qu'à des transports terminaux effectués en amont ou en aval d'un transport ferroviaire. Ces dispositions ne suffisent toutefois pas pour résoudre le problème des transports transatlantiques ou transocéaniques de conteneurs qui ne cessent d'augmenter et qui aboutissent, en règle générale, par un transport routier ou ferroviaire.

Cette prise de position en principe positive a été pourvue de la réserve expresse que les conventions unimodales contraignantes existantes (notamment la COTIF) puissent être maintenues. Cela pourrait être possible au moyen d'un système-réseau, en liaison avec une réglementation uniforme dans les cas où le lieu du dommage n'est pas connu. Du point de vue pratique, l'option 3 de la proposition canadienne (doc. A/CN.9/WG.III/WP.23, disponible sur le site Internet de la CNUDCI, www.cnudci.org) pourrait également constituer, le cas échéant, une base appropriée pour la suite des délibérations.

Les délibérations au cours de la semaine se sont concentrées sur le projet relatif à l'article 6, qui règle la responsabilité du transporteur.

La base de la responsabilité doit être constituée par la responsabilité pour faute avec renversement de la charge de la preuve habituellement appliquée en droit maritime et atténuée par les motifs d'exonération de la responsabilité classiques. Il s'est dessiné une tendance à enfin abandonner le motif d'exonération de la responsabilité usuel de la « faute nautique », même si aucune décision définitive n'a encore été prise en ce sens.

Par ailleurs, une grande majorité s'est prononcée en faveur du maintien de l'énumération des motifs d'exonération de la responsabilité privilégiés dans une future convention.

En ce qui concerne le calcul de l'indemnité, le principe a été approuvé, selon lequel était décisive la valeur des biens au moment et au lieu de la *livraison*, alors que selon la COTIF/CIM, la valeur des biens au lieu et au moment de l'*acceptation* au transport constituait la base du calcul.

Une future convention devrait également comprendre une disposition concernant la responsabilité du transporteur « substitué ». Le contenu de cette responsabilité et une réglementation éventuelle du recours n'ont pas encore été discutés en détail.

La responsabilité pour le retard à la livraison prévue dans le projet constitue une innovation dans le droit maritime. Une majorité des délégués s'est prononcée en faveur d'une telle responsabilité, sans que cette réglementation ait toutefois été discutée en détail.

Par ailleurs sont prévues des dispositions concernant la responsabilité en cas de déviation du parcours de transport prévu ainsi que la responsabilité pour le chargement sur le pont du navire. Le montant des limites de responsabilité ne pourra évidemment qu'être discuté à un stade très avancé de la discussion.

Le système est complété par une disposition relative au dépassement des montants maximaux de responsabilité, qui se base pour l'essentiel sur la formule actuelle des Règles de Hambourg, ainsi que par le parallélisme des actions usuel dans les conventions de droit de transport, indépendamment de la question de savoir si ces droits ont été fait valoir sur la base du contrat ou sur la base d'une responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

La prochaine session du Groupe de travail III de la CNUDCI (Droit de transport) se tiendra du 24 mars au 4 avril 2003 à New York et sera consacrée entre autres à une discussion détaillée en ce qui concerne le champ d'application, c'est-à-dire la question d'une convention port à port ou porte à porte. Le Secrétariat de la CNUDCI élaborera à cette fin un document préparatoire. (Traduction)

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

Congrès à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'UNIDROIT

„Harmonisation mondiale du droit privé et intégration régionale“

Rome, 27/28 septembre 2002

A l'occasion du 75^{ème} anniversaire de la création de l'UNIDROIT en 1926 s'est tenu – avec un an de retard, en raison de la Conférence diplomatique du Cap en novembre 2001 – un congrès sur le thème « Harmonisation mondiale du droit privé et intégration économique régionale ». Le congrès s'est tenu les 27 et 28 septembre 2002 à Rome dans la grande aula de la Pontificia Università Urbaniana. Le Secrétariat de l'OTIF était représenté par M. G. Mutz qui avait préparé une étude écrite sous le titre « Objectifs et moyens de l'harmonisation juridique, illustrés d'après le droit de transport ferroviaire ». Cette étude sera publiée dans les actes du congrès.

Le programme complet du congrès est disponible sur le site Internet de l'UNIDROIT (www.unidroit.org).

La table ronde, le 27 septembre, sur le thème « Les tendances unificatrices et déunificatrices dans le droit de transport de marchandises : perspectives » a permis de présenter brièvement dans le cadre de la discussion générale quelques idées fondamentales de la contribution écrite susmentionnée et, en même temps, de positionner l'OTIF, au niveau international, comme l'Organisation intergouvernementale du mode de transport ferroviaire. Au cours de cette table ronde a été souligné, entre autres, le profond clivage existant entre le droit de transport maritime et le droit de transport des modes de transport terrestres. Dans ce contexte, l'attention a été attirée sur l'étroite corrélation entre le droit relatif aux achats et le droit de transport. Les énoncés fondamentaux en ce qui concerne la future uniformisation du droit de transport des marchandises étaient plus ou moins marqués de pessimisme et le fractionnement du droit de transport a été désigné comme un élément typique de ce domaine juridique.

Les conférences et les discussions sur le thème « La modernisation harmonisée des opérations garanties : générale / sectorielle ; globale / régionale » ainsi que sur le thème « Analyse économique et modernisation harmonisée du droit privé » ont été d'un grand intérêt en relation avec les travaux de l'OTIF concernant le « Pro-

tole ferroviaire » à la Convention du Cap relative aux garanties internationales.

La discussion en ce qui concerne le rapport général du Professeur Jürgen Basedow sur le thème « Intégration économique régionale et harmonisation universelle du droit privé » a de nouveau fourni l'occasion de présenter l'OTIF et les mécanismes de la COTIF en ce qui concerne le droit uniforme international qu'elle a créé et d'attirer l'attention sur les possibilités qu'offrent ces instruments en vue d'une uniformisation juridique dans un espace régional élargi allant au-delà de l'UE et comptant plus de 40 Etats membres.

(Traduction)

Etudes

Le thème de la sécurité vu sous l'optique de la COTIF

M. Hans Rudolf Isliker, Directeur général de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, Berne

La sécurité ferroviaire dans un environnement modifié

La sécurité a toujours été un thème central pour les chemins de fer et indubitablement aussi une de ses qualités particulières. Il y a certes eu ces derniers temps quelques événements spectaculaires qui ont fait naître des doutes. Statistiquement, le chemin de fer demeure toutefois un moyen de transport sûr.

Mais ce sont justement les accidents, qui finalement ne peuvent pas être exclus, qui montrent que la sécurité ferroviaire est un thème qui retient l'attention du public et qui suscite immédiatement des émotions et aussi des réactions politiques. A ce sujet, l'on peut observer une évolution très révélatrice : plus le temps passe et progresse, moins la sécurité ferroviaire relève exclusivement des chemins de fer. Elle est devenue un thème auquel participent de nouveaux cercles qui apportent, en partie, une nouvelle « internationalité » propre.

Ceci est lié aux différentes évolutions de l'environnement qui influent sur la sécurité ferroviaire. Il convient notamment de citer

- l'évaluation du risque et la discussion correspondante de mesures en relation avec le transport de marchandises dangereuses qui procurent, par

exemple, aux services d'intervention n'appartenant pas aux chemins de fer une grande influence,

- la discussion sur la sécurité de tunnels ferroviaires très longs portant sur tous les aspects de la sécurité ferroviaire en vue d'apporter une preuve de sécurité exigée au niveau politique,
- le contrôle de la question de la sécurité à partir d'un changement structurel initié par le processus de réforme dans le domaine ferroviaire.

Réflexions au sujet de la Directive de l'UE relative à la sécurité

Il convient tout d'abord de constater que la Directive prévue répond, en principe, à une nécessité. Elle découle de la logique de l'ensemble de l'évolution dans le domaine ferroviaire forcée par l'UE. Dans ce contexte, il est cité un texte « innocent », rédigé par des personnes qui, face à ce développement, ont en partie une attitude critique, notamment en ce qui concerne la question de la séparation entre l'infrastructure et la gestion :

« L'UE doit combler un retard important, afin de pouvoir garantir, à l'échelle européenne, un niveau de sécurité uniforme et élevé. Les exigences suivantes devraient être remplies pour atteindre ce but :

- La sécurité doit toujours passer avant les considérations d'ordre économique.
- Les responsabilités doivent être clairement attribuées.
- Avec l'apparition de nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché, il est nécessaire de définir des normes de sécurité uniformes applicables à chaque entreprise.
- Les certificats de sécurité doivent contenir des définitions claires de normes ainsi que les conditions de retrait des certificats.
- Chaque entreprise ferroviaire doit présenter une gestion claire en matière de sécurité, y compris un concept de gestion des cas d'urgences lors d'une perturbation de l'exploitation normale.
- Il est nécessaire de définir des normes en matière de qualification et d'aptitude médicale et psychologique du personnel ainsi que des normes pour les centres de formation. Celles-ci doivent être évaluées, certifiées et contrôlées. Chaque

entreprise ferroviaire doit travailler avec un nombre suffisant de personnel qualifié.

- Une activité transfrontalière nécessite davantage de savoir. Les systèmes techniques diffèrent considérablement les uns des autres et il est nécessaire, pour faire circuler en toute sécurité des trains sur un réseau étranger, de disposer de réglementations propres au réseau ainsi que de connaissances linguistiques.
- Les expériences acquises à l'échelle mondiale en ce qui concerne la dérégularisation en cours eu égard à la sécurité de l'exploitation ferroviaire doivent être intégrées dans les futures propositions de Directive de la Commission européenne. Ceci doit être en particulier le cas pour la Directive relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire annoncée ainsi que pour la transposition du paquet « Infrastructure ferroviaire » et de la Directive relative à l'interopérabilité.
- Des normes européennes, interopérables et surtout intermodales doivent être définies en ce qui concerne la réglementation du travail et des périodes de repos. Le respect de ces normes doit être assuré de manière conséquente au niveau de tous les modes de transport. Une concurrence sauvage par le biais d'un non respect des normes en ce qui concerne le travail et les droits sociaux serait fatale à la sécurité.

Il manque, au niveau européen, une norme de sécurité uniforme élevée. Le danger est grand qu'avec la concurrence internationale le niveau de sécurité tende vers le bas (c'est-à-dire au niveau de celui qui offre les prestations les moins chères).¹

Ces énoncés se basent sur la conviction que le chemin de fer, de part ses caractéristiques fondamentales, doit être considéré comme un système en réseau, reposant sur l'ensemble technologique roue/rail. C'est pourquoi des chemins de fer « intégrés » entièrement responsables offrent les meilleures conditions pour le maintien d'un niveau de sécurité élevé.

Ce point de vue n'est pas dépourvu de sens, même s'il est apparemment traditionnel et plutôt « syndical ». En effet, le point de vue de la sécurité soutient en particulier

¹ LITRA Service d'information pour les transports publics (Suisse). Publication « Bahnreform 2 : Die Vorteile der integrierten Bahn » (Réforme ferroviaire 2 : les avantages du chemin de fer intégré) , 4 mai 2001.

une vue intégrante du système. A partir de cela, certains faits basés sur l'expérience ne devraient jamais être oubliés :

- Il n'y a pas de technique sans défaillances. Un certain quotient d'erreurs est inhérent au « système homme-machine ».
- La sécurité doit, par conséquent, être « produite » sous forme d'un effort permanent de toutes les parties impliquées dans le système homme-machine. Le « processus du fonctionnement sûr », adapté au niveau technique et à l'état des constructions, des installations et des véhicules, est décisif.
- La technique en matière de sécurité, constituée de composantes techniques, organisationnelles et humaines, doit servir à ce processus. Des incidents qui ne peuvent être exclus ne doivent pas entraîner des conséquences graves (fail safe).
- Les accidents sont rares, les incidents se produisent plus souvent. Des mesures adéquates doivent être prises, afin de pouvoir tirer, en permanence, les enseignements de tels incidents.
- Une analyse du rapport coûts/efficacité est également légitime en ce qui concerne la sécurité. La solution la plus chère n'est pas forcément la meilleure. L'aspect de la proportionnalité doit être pris en considération du point de vue du système, point de vue qui ne peut tenir compte que d'une manière limitée d'une comparaison entre différents systèmes.

Dans ce contexte, la structure des responsabilités constitue un point central : une structure des responsabilités clairement définie est une condition préalable à toute conception en matière de sécurité.

En ce qui concerne les transports publics, la responsabilité en matière de sécurité incombe principalement à l'exploitant (celle-ci basée également sur la responsabilité directe des fabricants et autres parties impliquées). En dernier lieu, seul l'exploitant peut assurer un fonctionnement en toute sécurité.

Autrefois, les responsabilités étaient claires. Avec le processus de réforme ferroviaire, de nouvelles parties entrent en jeu, ce qui nécessite un nouveau positionnement de toutes les parties.

A ce sujet se posent quelques questions importantes non seulement en ce qui concerne la structure des respon-

sabilités, mais aussi les conditions à remplir pour que ces responsabilités puissent être réellement assumées :

- Qui est responsable du système ?
- Qui est responsable de l'établissement du certificat de sécurité ?
- Qui délivre les admissions, respectivement les autorisations d'exploitation ?
- Qui contrôle la maintenance, l'exploitation ?
- Un organe indépendant en matière d'enquête sur les accidents est-il nécessaire ?

Dans ce contexte, quelques inquiétudes justifiées sont apparues (notamment du fait que les restructurations modernes ont entraîné une pénurie en « cheminots professionnels » à la formation complète pouvant effectuer des activités polyvalentes). Il n'est pas possible de rebrousser chemin. Les nouveaux problèmes doivent donc être résolus à l'aide de moyens appropriés.

Un rôle central revient au gestionnaire de l'infrastructure, qui doit avoir l'entière responsabilité en ce qui concerne le déroulement de l'exploitation à l'interface entre l'infrastructure et le trafic.

Si l'on examine le projet de Directive sous l'aspect de telles considérations, il semble important de poser notamment les questions suivantes :

- Les vrais problèmes sont-ils saisis, est-il assuré que ce qui doit absolument fonctionner fonctionne ?
- Existe-t-il une structure d'ensemble appropriée qui crée des positions univoques, exclut des doublons et une surréglementation et est finalement en mesure de fournir de manière efficace des prestations en faveur du chemin de fer ?

L'intention n'est pas de développer dans cette étude des réponses concrètes. Cette tâche incombe à d'autres. Il est toutefois permis de constater que le projet de Directive relève le défi et s'y attelle d'une manière conséquente et moderne.

Le rapport avec la COTIF

Jusqu'à présent, le thème de la sécurité, au sens large présenté, n'a pas encore joué de rôle en ce qui concerne la COTIF. La COTIF, dans la mesure où son existence était perçue par le public, était associée aux questions juridiques ayant trait au transport de voyageurs et de

marchandises en trafic international ferroviaire ainsi qu'avec le RID, alors que le thème de la sécurité, en général, était considéré comme une affaire « interne » des chemins de fer. Les développements de l'environnement mentionnés ci-dessus concernent cependant également la COTIF. Il s'impose, par conséquent, que le Secrétariat de l'OTIF examine la question de savoir de quelle manière la situation de départ actuelle doit être interprétée et comment ce sujet devra, à l'avenir, être traité.

La COTIF en vigueur (COTIF 1980)

La COTIF proprement dite est une convention de droit international public, donc au contenu relevant du droit public. Ses deux Appendices – CIM et CIV – créent, basés sur cette convention, un droit international uniforme dont le contenu, conformément à l'objet de la COTIF, relève essentiellement du droit privé. Les prescriptions en matière de sécurité, qui relèvent du droit public, ne sont pas explicitement traitées par la COTIF.

En relation avec le droit de transport des marchandises, la sécurité entre, par contre, indirectement en ligne de compte. Les prescriptions du RID, c'est-à-dire de la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses, sont, conformément à leur nature, un pur droit relatif à la sécurité. Leur application est toutefois liée à un contrat de transport CIM, conformément à la conception de la COTIF 1980. Etant donné qu'un tel contrat existe dans le cas de la plupart des transports, cette construction juridique n'entraîne pas de lacunes importantes, même si cette situation ne peut pas pleinement donner satisfaction et a déjà été corrigée dans la mesure où le RID règle les obligations directement liées à la sécurité des destinataires de wagons ainsi que celles dans le cadre du transport de wagons vides non nettoyés, sans que la condition d'un contrat de transport CIM ne doive être remplie.

Cette situation ne vaut toutefois que pour les Etats membres de la COTIF qui ne sont pas membres de l'UE. En ce qui concerne l'espace des Etats membres de l'UE, les dispositions du RID sont pleinement appliquées, tant au niveau interne qu'en trafic international, étant donné que le RID est déclaré Droit communautaire par une Directive-cadre (Directive relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses). Le RID restructuré, en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2001 et pleinement harmonisé avec les réglementations correspondantes concernant le transport de marchandises dangereuses sur la route ou sur les voies de navigation

intérieure, est ainsi applicable sans restriction dans l'ensemble de l'espace de l'UE.

COTIF 1999 (dans la teneur du Protocole de Vilnius)

Avec la COTIF 1999, le RID n'est plus lié à la CIM ; il est mis sur un pied d'égalité avec celle-ci sous forme d'un Appendice C indépendant.

A l'Appendice C, qui traite uniquement de la sécurité, s'ajoutent deux autres Appendices qui traitent principalement de la sécurité, à savoir les Appendices F (RU APTU) et G (RU ATMF) à la COTIF 1999. Ils constituent ensemble le « droit d'admission de la COTIF », dont il s'agit essentiellement.

Les objectifs des Annexes 1 à 8 de l'Appendice F, qui doivent définir les exigences techniques liées à l'admission, sont certes plus larges. Ils comprennent, outre la sécurité, l'interopérabilité, la fiabilité, la protection de l'environnement et la santé. Dans l'optique de l'admission technique de matériel ferroviaire – principalement de véhicules ferroviaires – par les autorités sur laquelle est mis l'accent, la sécurité se trouve au centre des considérations. Elle constitue la raison pour laquelle l'admission est une tâche souveraine qui ne peut plus aujourd'hui être déléguée au chemin de fer.

Ainsi apparaît l'ensemble de la problématique de la législation en matière de sécurité dans une partie importante de la COTIF 1999 en tant que sujet qui doit être pris en considération dans le cadre du développement et de l'application appropriée des instruments prévus.

Trois des sept Appendices à la COTIF ont donc directement trait à la sécurité, les Annexes F et G en tant que piliers du droit d'admission de la COTIF étant liés non seulement entre eux, mais aussi avec l'Appendice C, respectivement avec le RID. Ces liens doivent finalement être pris en considération sous l'aspect d'une vue intégrale en ce qui concerne la problématique de la sécurité.

Développements

La Directive de l'UE relative à la sécurité fournit la meilleure preuve de la vue intégrale requise. Avec cette revendication, elle place une pierre finale sur l'ensemble du paquet de réformes de l'UE dans le domaine ferroviaire et, en particulier, l'objectif de l'interopérabilité. L'OTIF, respectivement la COTIF, en profiteront, étant donné que le concept de l'UE exercera une influence décisive lors de l'élaboration du droit d'admission de la COTIF. Il serait en effet insensé de vouloir

établir un système qui ferait concurrence, sans oublier qu'après une adhésion de l'UE à la COTIF, la Commission européenne pourra jouer un rôle particulièrement important dans les organes de l'OTIF dans les domaines où elle représente le Droit communautaire. L'entrée en vigueur de la COTIF 1999 est une condition à l'adhésion de l'UE à la COTIF. L'entrée en vigueur devrait intervenir dans le courant de l'année 2004, ce qui laisse le temps pour examiner en détail toutes les questions de la coopération, en se basant sur l'état d'avancement des développements au sein de l'UE. Une programmation coordonnée des travaux décisifs des deux côtés ne devrait pas poser de problèmes insurmontables. Il s'agit pour l'essentiel d'examiner la question de savoir dans quelle mesure les STI relatives au chemin de fer conventionnel peuvent plus ou moins directement être introduites dans les Annexes de l'Appendice F à la COTIF 1999 et de quelle manière le concept de la Directive de l'UE relative à la sécurité pourra finalement être intégré dans le système d'admission de la COTIF.

Des signes de développement clairs n'apparaissent pas uniquement en relation avec le programme de l'UE relatif au domaine ferroviaire. De nouvelles approches, dont l'effet tend à augmenter, peuvent également être discernées en ce qui concerne la manière dont la sécurité est perçue dans son ensemble. La nouvelle répartition des rôles, avec de plus en plus de parties impliquées dans le cadre du processus de réforme en cours, renforce les besoins de réglementation, également dans le sens de justificatifs pouvant être reconnus réciproquement. L'obligation d'apporter des justificatifs objectifs et logiques renforce le besoin en une analyse et une évaluation systématique, voire quantifiée des risques. L'évaluation des risques requiert des critères objectifs et logiques qui doivent avoir un soutien politique, du moins dans leurs grandes lignes. Finalement, le caractère de plus en plus international du processus de réforme demande logiquement des critères harmonisés au niveau international, l'optique générale, en tenant compte des effets sur l'environnement, dépassant le domaine restreint des chemins de fer, en s'étendant p. ex. aux critères applicables aux services d'urgence. La manière dont ce développement doit être traité fait l'objet de discussions à grande échelle et de différentes approches qui varient encore fortement les unes par rapport aux autres, notamment eu égard à la manière globale dont il faut aborder la problématique. Parmi les approches détaillées peuvent être comptés les efforts entrepris en Suisse et aux Pays-Bas qui se basent sur des analyses de risque quantifiées et une évaluation à partir d'une « ligne d'acceptabilité ». L'approche ALARP (As low as reasonably possible) au Royaume-Uni et l'approche GAME (Globalement au moins équivalent) en France ont une orientation plutôt pragmatique. La

discussion concernant l'approche appropriée est étroitement liée au souci de maintenir une proportionnalité et un rapport coûts/efficacité réalistes, afin d'empêcher que le « chemin de fer sans risque » soit certes peut-être atteint, mais ne circule plus en raison de son prix prohibitif.

De nouveaux risques qui, contrairement à la sécurité au sens de la sécurité du système (safety), dont il a été question jusqu'ici, font partie du domaine de la sûreté des personnes (security), entrent également en compte. Les actes de terrorisme, la criminalité/le vandalisme dans les trains et dans l'environnement du chemin de fer sont de nouvelles composantes du risque ayant un effet sur la sécurité. Elles demandent non seulement des mesures de protection spécifiques, mais jouent également un rôle accru dans le cadre de l'observation générale de la sécurité de l'exploitation ferroviaire. C'est justement dans ce contexte qu'il est très important d'évaluer la proportionnalité et le rapport coûts/efficacité de mesures contre de tels risques. Une telle évaluation ne peut pas être faite de manière isolée. L'avenir montrera ce qu'apporte le développement, finalement là aussi dans l'optique du trafic international ferroviaire non seulement sous forme de concepts nationaux, mais de mesures harmonisées au niveau international, ce qui pourrait soulever la question de savoir si l'on doit faire appel aux instruments de la COTIF qui, selon le Protocole de Vilnius, doit être ouverte à de nouveaux besoins.

COTIF et Directive de l'UE relative à la sécurité

Comme cela a déjà été mentionné plus haut, la Directive relative à la sécurité aura indubitablement une grande influence sur le droit d'admission de la COTIF et l'organe prévu à cette fin, à savoir la Commission d'experts techniques de l'OTIF, mais aussi sur le RID et la Commission d'experts du RID. Cela d'autant plus qu'elle créera un puissant « moteur d'harmonisation » et avec l'agence de sécurité, un centre de compétences important.

La nouvelle « manière de penser » dont il est question est introduite dans la Directive de l'UE relative à la sécurité par le biais des instruments de coordination recherchés des objectifs de sécurité commun (CST), des procédures de sécurité communes (CSM) et des indicateurs de sécurité communs (CSI). Il conviendra de voir quelle importance ces instruments pourront vraiment avoir, afin de ne pas bureaucratiser, d'une manière contreproductive, et d'empêcher la mise en œuvre du mandat de sécurité du chemin de fer.

Il existe ainsi indubitablement une relation entre la Directive de l'UE relative à la sécurité et la COTIF. Il existe des potentiels de synergie en ce qui concerne le développement ultérieur, en partant du fait que le Droit communautaire occupe une position centrale dans le domaine ferroviaire et qu'il fixe les critères en matière d'interopérabilité et de sécurité. Cela ne signifie pas que la valeur de la COTIF en est diminuée. Les instruments de la COTIF serviront, à l'avenir, principalement à assurer, dans le domaine des transports internationaux ferroviaires, théoriquement illimités, des conditions harmonisées au-delà de l'espace de l'UE. C'est pourquoi il doit être constaté avec un certain regret que la COTIF n'existe pas dans les documents de l'UE relatifs à l'interopérabilité et notamment à la Directive relative à la sécurité. Elle n'est mentionnée nulle part, bien que ce sont les Etats membres de l'UE, les mêmes qui participent à l'élaboration de la Directive relative à la sécurité, qui ont participé de manière décisive aux travaux qui ont abouti au Protocole de Vilnius. Il semblerait approprié d'établir, en toute forme, le lien. Il suffirait pour cela de mentionner dans la Directive de l'UE relative à la sécurité le fait que la COTIF pourrait, le cas échéant, être disponible en tant qu'instrument pour répondre à certains besoins de réglementation là où le Droit communautaire devrait être appliqué dans un espace élargi.

(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 7 février 2001

Un câblage défectueux du radio téléphone dont un véhicule transporté sur un wagon porte automobile était équipé constitue un vice propre qui exonère le chemin de fer de sa responsabilité vis-à-vis du voyageur qui a remis ce véhicule au transport ; un court-circuit du câble du radio téléphone a été à l'origine de l'incendie par suite duquel le véhicule a été avarié.

Cf. article 103 du Code de commerce¹

¹

Une disposition comparable se trouve à l'article 35, § 2 des RU CIV

La Cour est saisie des appels respectivement interjetés par la Société Nationale des Chemins de Fer Français - SNCF - et Monsieur Ch. à l'encontre du jugement rendu le 23 novembre 1998 par le Tribunal de grande instance de Paris qui a :

- débouté la SNCF de ses demandes,
- débouté Monsieur Ch. de ses prétentions,
- mis hors de cause les compagnies Préservatrice Foncière d'Assurances (PFA) et Assurances Générales de France (AGF),
- reçu Madame A. en sa demande reconventionnelle,
- condamné la SNCF à lui payer la somme de FF 79'500.- à titre de dommages et intérêts,
- rejeter le surplus des demandes,
- condamné solidairement la SNCF et Monsieur Ch. aux dépens et à payer respectivement à Madame A. les sommes de FF 20'000.- et FF 10'000.- en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile.

Sur ce

Vu les écritures par lesquelles la SNCF poursuivant l'infirmité de ce jugement, demande à la Cour de :

- lui donner acte de ce qu'elle se désiste de son appel à l'égard de la compagnie AGF,
- décharger la SNCF de toutes condamnations,
- condamner in solidum Madame A. et la compagnie AGF venant aux droits de la PFA, assureur de la société JD Automobiles, à payer à la SNCF la somme de FF 2'230'732.10 HT (hors taxes), soit FF 2'329'590.36 TTC (toutes taxes comprises), avec intérêts au taux légal sur la somme HT à compter de l'assignation,
- fixer la créance de la SNCF au passif de la société JD Automobiles, à la somme de FF 2'329'590.36 TTC,
- débouter Madame A. de sa demande reconventionnelle,

- condamner in solidum cette dernière et la compagnie AGF à payer à la SNCF la somme de FF 30'000.- au titre de ses frais ;

Vu les écritures par lesquelles Monsieur Ch. poursuivant l'infirmité du jugement dont appel, demande à la Cour de condamner Madame A. à lui payer, sur le fondement des articles 1382 et 1384 du Code civil, la somme de FF 130'000.- à titre de dommages et intérêts, à titre subsidiaire, de retenir la responsabilité de JD Automobiles et de condamner les compagnies AGF et PF A au paiement de cette somme et de condamner les intimés à l'indemniser de ses frais ;

Vu les écritures par lesquelles Madame A. poursuivant la confirmation du jugement dont appel, demande à la Cour de :

- la mettre hors de cause,
- débouter la SNCF, Monsieur Ch., les AGF, PFA et Madame P. W. de l'ensemble de leurs prétentions,

Subsidiairement

- déclarer la société JD Automobiles entièrement responsable du sinistre survenu dans la nuit du 23 au 24 août 1994,
- déclarer la décision à intervenir opposable à Madame P. W., ès-qualités de liquidateur de la société JD Automobiles,
- dans l'hypothèse où Madame A. serait condamnée à indemniser la SNCF, fixer sa créance au passif de la société JD Automobiles à la somme de FF 2'329'590.36 à titre chirographaire,
- dans cette hypothèse, condamner in solidum les compagnies AGF et PFA à relever et garantir Madame A. de toutes condamnations susceptibles d'être prononcées contre elle,
- condamner in solidum la SNCF et Monsieur Ch. à lui payer respectivement les sommes de FF 100'000.- et de FF 30'000 à titre de dommages et intérêts et celles de FF 30'000.- et FF 20'000.- en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ;

Vu les écritures par lesquelles Madame P. W., ès-qualités, prie la Cour de confirmer le jugement déféré et en tout état de cause, de déclarer Madame A., Monsieur

Ch. et la SNCF irrecevables en leurs demandes tendant à la fixation de leurs créances et les en débouter ;

Vu les écritures de la compagnie AGF tendant à la confirmation du jugement en ce qu'il l'a mis hors de cause, au débouté des parties en leurs demandes dirigées contre elle et à la condamnation in solidum de la SNCF et de Monsieur Ch. à lui payer la somme de FF 50'000.- au titre de ses frais ;

Vu les écritures par lesquelles la compagnie AGF venant aux droits de la PFA demande à la Cour de :

- lui donner acte de ce qu'elle vient aux droits de la PFA,
- confirmer le jugement déféré en ce qu'il a mis hors de cause JD Automobiles et son assureur,
- en tout état de cause, dire que la garantie de la PFA est limitée à FF 1'500'000.- avec franchise de 10 % plafonnée à FF 10'000.-, soit une garantie de FF 1'490'000.-,
- condamner tout succombant à l'indemniser de ses frais ;

La Cour

Considérant que dans la nuit du 23 au 24 août 1994, le wagon porte automobile n° 18 du train reliant Nice à Paris a pris feu entre Nuit Saint Georges et Vosne Romanet occasionnant la destruction d'un certain nombre de véhicules et d'équipements de la SNCF et perturbant le trafic ; que l'expert judiciaire R., désigné à l'origine à la requête de la SNCF puis par la suite en référé à la demande de Madame A., a mis en évidence que l'incendie avait pris naissance dans le véhicule de cette dernière dans lequel s'était produit un court-circuit dans le récepteur du radio téléphone qui l'équipait ;

Que c'est ainsi que la SNCF a saisi le Tribunal de grande instance de Paris pour voir, sur le fondement des articles 1382 et 1384 alinéa 1^{er} du Code civil, condamner Madame A. à l'indemniser de ses préjudices; que Madame A. s'est opposée à cette action et a sollicité à titre reconventionnel l'indemnisation de son propre préjudice et a appelé en garantie le liquidateur judiciaire de la société JD Automobiles, installateur du matériel défectueux, et ses assureurs; que parallèlement, Monsieur Ch. dont le véhicule qui se trouvait à bord du wagon sinistré avait été détruit, a saisi le Tribunal de grande instance de Paris pour être indemnisé par Madame A. de son préjudice, que c'est dans ces conditions, le Tribunal ayant joint ces instances, qu'a été prononcé le jugement dont appel par lequel le Tribunal a

retenu que le sinistre intervenu pendant le transport engageait en principe la responsabilité de la SNCF laquelle ne rapportait cependant pas la preuve de circonstances de fait ou de droit, du nature à l'exonérer de sa responsabilité, qu'en revanche, la SNCF tenue d'une obligation de résultat envers ses clients devait indemniser Madame A. de son préjudice ;

Considérant, à titre liminaire, que la SNCF s'est désistée de son appel envers la compagnie AGF, qu'il convient de lui en donner acte ;

Considérant que la police souscrite auprès des AGF par la société JD Automobiles, a été résiliée depuis le 23 janvier 1993, que c'est donc à bon droit que cette compagnie d'assurance a été mis hors de cause par le Tribunal ;

Que cependant la SNCF et Monsieur Ch. parfaitement informés de cette situation depuis plusieurs années, ont intimé cette compagnie d'assurance ; que Monsieur Ch. persiste à demander sa condamnation en tant qu'assureur de JD Automobiles tandis que la SNCF a attendu le 1^{er} septembre 2000 pour se désister de son appel à son égard ;

Qu'il serait dès lors contraire à l'équité de laisser à la compagnie AGF les frais irrépétibles qu'elle a dû exposer au cours de la procédure d'appel, qu'il lui sera alloué à ce titre la somme précisée au dispositif qui sera mise à la charge in solidum des deux appelants ;

Sur l'appel de la SNCF :

Considérant qu'au soutien de son recours, la SNCF prétend que l'origine de l'incendie étant clairement établie, Madame A. (ne saurait être mise hors de cause, quel que soit le fondement juridique de son action à son encontre et que, contrairement à ce que le tribunal a retenu, la responsabilité délictuelle de l'installateur du radio téléphone défectueux est également engagée à son égard ;

Qu'elle soutient que :

- la SNCF est exonérée de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle envers Madame A. au titre du contrat de transport du fait du vice propre du véhicule transporté,
- en revanche, celle-ci a engagé sa responsabilité à son égard en n'assurant pas son véhicule ce qui l'a privée d'être indemnisée par la compagnie d'assurance du véhicule de l'intégralité du préjudice qu'elle a subi à l'occasion du sinistre,

- le garagiste installateur du radio téléphone sur lequel pèse une obligation de résultat en ce qui concerne la réparation des véhicules de ses clients, a également engagé sa responsabilité et son assureur doit prendre en charge les conséquences de l'incendie provoquées par le montage qu'il a réalisé ;

Considérant qu'à la suite de investigations minutieuses qu'il a effectuées, l'expert judiciaire a conclu en ses termes son rapport déposé le 6 janvier 1997 :

« L'origine de l'incendie est de nature électrique et a pris naissance dans le coffre du véhicule Honda ... appartenant à Madame A. et où se trouvait un récepteur de radio téléphone de marque Bosch ;

La cause de l'incendie provient de l'écrasement du câble d'alimentation du radio téléphone. L'écrasement du câble d'alimentation est parfaitement localisé sur l'angle du longeron droit au niveau de la base du dossier du siège avant droit. La perte d'isolement entre les conducteurs du câble d'alimentation a d'abord été la source d'une température localisée au niveau du dossier avant droit du véhicule. Cet échauffement a fait fondre l'isolant du câble de liaison boîtier du radio téléphone - combiné situé dans l'habitacle étant donné que les deux câbles se touchaient. Puis ensuite, les isolants étant détruits, le contact direct du câble d'alimentation avec le câble de liaison du combiné, a entraîné un court circuit important dans le boîtier du radio téléphone situé dans le coffre. Le court-circuit a enflammé le contenu du coffre puis les véhicules situés dans le wagon.

Il est donc clair que la qualité de l'installation du radio téléphone doit être mise en cause étant donné que la disposition des câbles du radio téléphone devait être telle que toute action mécanique exercée sur eux devait être rendue impossible par une bonne dispositions des conducteurs. »

Considérant qu'il est ainsi démontré, sans que les observations de l'expert judiciaire, qui a répondu aux dires de l'ensemble de parties soient utilement contestées, que la cause du sinistre réside dans le vice propre du véhicule de Madame A. constitué par le câblage défectueux du radio téléphone qui l'équipait ; que ce vice propre exonère conformément aux dispositions à l'article 103 du Code de commerce (devenu L 225.39 du même Code), la SNCF de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle au titre du contrat de transport qui la liait à celle-ci laquelle ne peut donc prétendre être indemnisée par la SNCF de la perte de son véhicule ;

Considérant que Madame A., propriétaire du véhicule Honda affecté d'un vice propre antérieur à sa prise en charge par la SNCF, à l'origine directe de l'incendie du wagon porte automobile et des conséquences dommageables qui s'en sont suivies pour le transporteur, doit être, en revanche, déclarée responsable des préjudices qui en sont résultés pour celui-ci et qui s'élèvent au montant non contesté de FF 2'230'732.10 HT ; que s'agissant de dommages et intérêts cette somme sera assortie des intérêts au taux légal à compter du jugement ;

Considérant concernant la responsabilité de l'installateur du radio téléphone défectueux que, si celui-ci est tenu d'une obligation de résultat envers ses clients, il n'en va pas de même pour la SNCF qui n'a pas contracté avec lui et qui ne peut rechercher que sa responsabilité délictuelle ;

Mais considérant qu'en l'espèce, il est établi par les investigations de l'expert R. que le défaut de câblage reproché à la société JD Automobiles, auteur de la première installation du radio téléphone, tel que décrit par l'expert en pages 17 in fine et 18 de son rapport, est constitutif d'une faute professionnelle et engage dès lors sa responsabilité délictuelle envers la SNCF ;

Qu'il s'ensuit que la compagnie AGF venant aux droits de la compagnie PFA, assureur de la société JD Automobiles, sera tenue in solidum, dans les limites de sa police, avec Madame A. du paiement de la condamnation ci-dessus prononcées au profit de la SNCF ;

Considérant que le défaut de câblage affectant le radio téléphone équipant le véhicule Honda de Madame A., étant imputable à la société JD Automobiles, celle-ci est dès lors bien fondée à solliciter la garantie de la condamnation prononcée contre elle au profit de la SNCF par la compagnie PFA qui sera tenue dans les limites de sa police ;

Considérant s'agissant des demandes tendant à la fixation de leurs créances formées par la SNCF et par Madame A. au passif de la société JD Automobiles, que ces demandes doivent être rejetées pour n'être pas formulées à l'occasion d'une reprise d'instance comme prévue à l'article L 621.41 du nouveau Code de commerce, étant en outre observé que la SNCF n'a justifié d'aucune déclaration de créance ;

Sur l'appel de Monsieur Ch. :

Considérant que celui-ci dont le véhicule a été entièrement détruit par l'incendie susvisé, demande que Madame A. soit condamnée à l'indemniser de son

préjudice non réparé par la SNCF sur le fondement des articles 1382 et 1384 du Code civil ou par les assureurs de JD Automobiles à laquelle le câblage défectueux à l'origine de l'incendie est imputable ; qu'il prétend de pas avoir été indemnisé de l'ensemble de son préjudice matériel qu'il estime à FF 60'000.- et de son préjudice moral qu'il évalue à FF 70'000.- ;

Mais considérant que Monsieur Ch. ne rapporte pas plus devant la Cour qu'en première instance par les factures qu'il produit, du préjudice qu'il aurait effectivement subi à la suite de ce sinistre et doit être en conséquence débouté des demandes qu'il forme de ces chefs et de l'ensemble de ses prétentions ;

Sur les demandes annexes :

Considérant qu'il serait contraire à l'équité de laisser à la SNCF la charge des frais irrépétibles qu'elle a exposés à l'occasion de la procédure, qu'il convient de lui allouer de ce chef la somme précisée au dispositif qui sera mise à la charge de Madame A. et de la compagnie PFA aux droits de laquelle vient la compagnie AGF, laquelle devra garantir Madame A. de cette condamnation ;

Considérant que Madame A. jugée responsable du sinistre, ne peut prétendre à l'allocation de dommages et intérêts et à être indemnisée de ses frais par la SNCF et Monsieur Ch. ;

Par ces motifs

Donne acte à la SNCF de son désistement d'appel envers la compagnie AGF ;

Réforme le jugement déféré et statuant à nouveau :

Condamne in solidum Madame A. et la compagnie AGF venant aux droits de la compagnie PFA, celle-ci dans les limites de sa police, à payer à la SNCF la somme de FF 2'230'732.10 HT, soit FF 2'329'590.36 TTC, assortie des intérêts au taux légal sur la somme HT à compter du jugement ainsi que celle de FF 10'000.- sur le fondement de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ;

Condamne la compagnie AGF, dans les limites de sa police, à garantir Madame A. de l'intégralité des condamnations prononcées à son encontre au profit de la SNCF ;

Déboute Monsieur Ch. de ses prétentions ;

...

Déboute les parties du surplus de leurs demandes ;

[Décisions annexes]

(Communication directe)

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Rome, 19/20 septembre 2002

Le Directeur général de l'Office central participe, aussi souvent que possible, aux réunions de l'ILGGRI, qui ont lieu trois fois par an, un rythme qui doit être maintenu jusqu'à nouvel ordre. Il apparaît à chaque réunion que dans le cadre de l'ILGGRI sont discutées et fait avancer de nombreuses questions qui s'avèrent importantes en relation avec les nouveaux Appendices F et G à la COTIF 1999 (Droit d'admission de la COTIF). Le travail de l'ILGGRI est étroitement lié au développement du Droit communautaire dans le domaine du chemin de fer et à sa transposition en une application coordonnée. Ce travail peut être directement mis à profit pour la préparation de l'application du Droit d'admission de la COTIF, une participation de l'Office central au moyen d'initiatives propres s'avérant néanmoins utile (v. Bulletin 2/2002, p. 37). Une telle participation sera d'autant plus possible lorsque le Secrétariat de l'OTIF disposera de compétences techniques suffisantes dans le domaine technique. Le délai de mise au concours d'un poste correspondant court toujours (v. Bulletin 2/2002, p. 27).

Une rencontre du Directeur général avec les responsables de l'UIC chargés du travail de base en faveur des Annexes de l'Appendice F à la COTIF 1999 (RU APTU) début juillet 2002 a montré que des résultats concrets sont déjà disponibles. Ces derniers seront soumis cette année encore à l'organe d'approbation de l'UIC, de manière à ce qu'ils puissent être introduits dans une procédure d'harmonisation avec l'AEIF. L'ensemble du dossier de l'UIC devrait être soumis à l'adoption, au niveau interne de l'UIC, au cours du premier semestre 2003. Le calendrier, à savoir d'une part le Droit d'admission de la COTIF, respectivement la première génération des Annexes des RU APTU, et d'autre part la Commission européenne/l'AEIF, respectivement la première génération des STI relatives au chemin de fer conventionnel, semble optimal dans

l'optique d'une validation coordonnée et généralement acceptable de la première génération des Annexes des RU APTU par la Commission d'experts techniques de l'OTIF après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 – à condition que les ratifications avancent comme prévu et que l'UE n'exclut pas les Appendices F et G de son adhésion à la COTIF 1999. Pour cette raison, il a été décidé de procéder, dans un deuxième temps, à une information conjointe au sein de l'ILGGRI. Une connaissance suffisamment actuelle des responsables des autorités de surveillance ferroviaire représentés au sein de l'ILGGRI de l'état d'avancement des travaux est d'une importance primordiale, notamment eu égard à la coordination du programme de l'Office central avec celui des organes compétents de l'UE, qui est surveillé au sein du « Comité article 21 » (Comité relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen). En ce sens, le Directeur général et M. Werner Breitling, Directeur général adjoint de l'UIC et co-responsable de l'AEIF, ont conjointement informé dans le cadre de la réunion 3/2002 de l'ILGGRI.

Différentes discussions ont montré par la suite qu'avec l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, respectivement des nouveaux instruments dans le domaine technique/admission, des travaux complémentaires s'avèreront rapidement nécessaires. Il s'agira d'une part de combler des lacunes déjà connues, notamment en ce qui concerne la question des exigences minimales vis-à-vis des entreprises de maintenance chargées dans les conditions du marché libéralisé et n'importe où de la maintenance de véhicules ferroviaires. De nouveaux besoins se dessinent également, par exemple en ce qui concerne la question de savoir de quelle manière l'on peut garantir que le propriétaire de véhicules ferroviaires que ce dernier a donné en location remplit les obligations de contrôle et de maintenance qui lui incombent, et ce à partir d'exigences internationales harmonisées.

Cela souligne qu'il y aura une certaine dynamique dans le domaine technique/admission, bien entendu avec une forte influence de la part de l'UE. L'on peut ainsi s'attendre à ce que la future Commission d'experts techniques de l'OTIF soit finalement un instrument semblable à la Commission d'experts du RID, des relations mutuelles devant obligatoirement être entretenues entre ces deux instruments.

(Traduction)

Francisco Miguel Sanchez Gamborino †

C'est avec tristesse que le Secrétariat de l'OTIF apprend le récent décès de Me Sanchez Gamborino.

Fondateur d'un cabinet juridique et avocat à la Cour depuis plus de 50 ans, Me Sanchez Gamborino s'est consacré au Droit de transport, devenant l'un des meilleurs spécialistes d'Espagne dans ce domaine. Le défunt est l'auteur d'un Traité – un des rares – sur le contrat de transport en Espagne, qui a été présenté dans le Bulletin 1995, p. 236. Il a également publié d'autres ouvrages et articles traitant du droit de transport. Il était conseiller juridique de l'«Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)», Membre de la Commission des Affaires juridiques de l'IRU et conseiller et avocat d'entreprises de transport notamment routier devant l'Administration publique et devant les Tribunaux. Il entretenait des contacts réguliers avec le Secrétariat de l'OTIF.

L'OTIF gardera de Me Sanchez Gamborino, qui a consacré plus de 50 ans de sa vie au service du droit de transport, un souvenir ému et respectueux.

Bibliographie

Danzl Karl-Heinz, *Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG)* (Loi sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules à moteur), Editions Manz, Vienne, 2002, 7^{ème} édition, XX, 564 pages, reliées, € 99.- ISBN 3-214-12042-5

La 1^{ère} édition de ce texte de loi commenté est déjà parue en été 1959 et a, depuis, été régulièrement développée. La 5^{ème} édition, publiée par Erika-Doris Veit, l'épouse du fondateur, Rolf Veit, a fait l'objet d'un commentaire détaillé dans le Bulletin 1992, p. 105. La 7^{ème} édition, entièrement remaniée et élargie, a été publiée par le Dr Karl-Heinz Danzl, qui appartient depuis de longues années au deuxième Sénat (Sénat spécialisé en matière de responsabilité) de la Cour suprême. L'auteur est ainsi un expert pleinement qualifié dans le domaine du droit en matière de dommages-intérêts.

Cette nouvelle édition est parue suite à l'adaptation des limites de responsabilité de la EKHG à l'Euro à compter du 1^{er} janvier 2002. Depuis la 6^{ème} édition, parue au printemps 1998, la littérature et la jurisprudence ont également fourni des impulsions décisives au développement du commentaire. Outre les arrêts, notamment de la Cour suprême, régulièrement publiés dans la « Zeitschrift für Verkehrsrecht » (Revue du Droit de transport), des arrêts qui n'ont pas encore été publiés ont également été pris en compte et introduits dans le

commentaire, dans la mesure où ils sont accessibles, et ce avec état jusqu'au 28 février 2002 inclus.

Eu égard au fait que depuis le début de l'année 2001, le texte intégral de l'ensemble des arrêts de la Cour suprême est accessible au public par Internet, ces arrêts sont désormais cités en indiquant uniquement le chiffre et la référence, mais non plus la date, comme cela a été le cas jusqu'à présent.

La nouvelle orthographe a également posé un certain problème : l'auteur maintient l'ancienne orthographe uniquement pour les citations originales datant d'avant la réforme (littérature, jurisprudence, travaux préparatoires et texte de loi proprement dit).

Une question d'un député adressée en 1998 au Ministre fédéral de la justice – jusqu'à présent la seule en ce qui concerne la EKHG du Conseil national ainsi que la réponse de ce dernier, dont le texte intégral a été repris dans le commentaire revêt un intérêt particulier pour le lecteur. La question portait sur des accidents lors de la montée ou de la descente de train de voyageurs handicapés utilisant un fauteuil roulant :

« La responsabilité pour les dommages corporels et matériels dans le cadre de la montée ou de la descente de train de voyageurs handicapés utilisant un fauteuil roulant est définie par les dispositions générales relatives à la responsabilité subjective ... Par ailleurs, conformément à la juridiction permanente de la Cour suprême, la montée et la descente de train fait partie de l'exploitation du chemin de fer ; outre la responsabilité subjective selon le Code civil général, la responsabilité objective selon la EKHG entre également en ligne de compte. L'exploitant du chemin de fer répond des dommages corporels et matériels résultant d'accidents lors de la montée ou de la descente de train, dans la mesure où il n'apporte pas la preuve d'un événement inévitable. L'exploitant du chemin de fer peut, par ailleurs, être tenu responsable sur la base du contrat de transport, d'autant plus qu'il est entre autres contraint en raison de ce contrat de transporter les voyageurs à leur lieu de destination sans que ceux-ci ne subissent de dommage.

Conformément au § 5, al. 1 de la Loi relative au chemin de fer, le chemin de fer répond de ses agents et d'autres personnes auxquelles il fait appel dans le cadre de l'exécution du transport. Outre la responsabilité du chemin de fer, la responsabilité d'un agent ou d'un tiers ayant commis une faute, peut également être applicable. Les dispositions générales du Droit en matière de dommages-intérêts sont applicables dans tous les cas.

La question de savoir si, et dans quelle mesure, un voyageur handicapé peut faire valoir des droits à dommages-intérêts en raison d'un accident lors de la montée ou de la descente de train, dépend dans une large mesure des circonstances du cas individuel. Le fait de ne pas avoir utilisé des aides d'accès et de descente disponibles peut jouer un rôle. Là aussi, il n'est pas possible de se prononcer de manière générale, étant donné que la raison de la non utilisation d'une telle aide aura une importance décisive.

D'une manière générale, il convient de faire observer qu'en matière de responsabilité, la position juridique des personnes lésées lors de tels accidents est très favorable en raison de la responsabilité objective de l'exploitant du chemin de fer. Cela correspond également à la pratique des tribunaux, qui est parvenue à des solutions équitables en faveur des voyageurs. »

Le commentaire comporte également des renvois à la littérature étrangère. L'utilisation est facilitée par une table analytique particulièrement détaillée. Il s'adresse à des avocats, juges, assurances véhicules à moteur, assurances protection juridique, clubs automobiles, entreprises ferroviaires, entreprises de téléphériques et de remonte-pentes, etc. . La « Loi sur la responsabilité des chemins de fer et des véhicules obligatoires » constitue une lecture obligatoire pour tous ceux qui traitent du droit relatif à la responsabilité civile.

(Traduction)

Schmitt Peter A. (Editeur), *Langenscheidt's Dictionary Technology and Applied Sciences English-German* (Dictionnaire de la technologie et des sciences appliquées de Langenscheidt, anglais-allemand), première édition, Langenscheidt Fachverlag, Munich, 2001

Le précurseur de ce nouvel ouvrage de référence est le Dictionnaire polytechnique anglais-allemand de Langenscheidt. Il a été complètement révisé et mis à jour et, avec plus de 240.000 entrées anglaises et plus de 500.000 termes spécialisés, il a été élargi de plus du double. L'auteur, le Professeur Peter A. Schmitt, est titulaire de la chaire de linguistique et de traduction (anglaise) à l'Université de Leipzig.

Ce dictionnaire est d'une actualité inégalée par rapport aux autres grands dictionnaires techniques grâce aux travaux terminologiques, de la saisie des données jusqu'à la production au moyen d'outils informatiques.

Avant même de parcourir le contenu de ce nouveau dictionnaire, le lecteur est frappé par la présentation particulièrement lisible des entrées, qui apparaissent en

caractères gras avec, à côté, une traduction en caractères normaux. Il a été renoncé aux renvois. Là où elles s'appliquent à plus d'un domaine spécialisé, les entrées sont répétées en caractères gras plutôt que d'être cachées quelque part dans une longue liste de significations possibles, et chaque domaine spécialisé est également présenté de façon claire. Aucune confusion n'est donc possible en ce qui concerne la traduction à utiliser, par exemple dans le domaine des télécommunications ou du génie mécanique. Ces entrées, considérées conjointement avec les renseignements pratiques sur les descriptions individuelles, telles que les notes concernant les différences régionales ou les différents niveaux stylistiques, permettent au lecteur de choisir parmi les synonymes le bon terme relatif à la personne ou au sujet en question.

Pour un dictionnaire technique « général », le choix de domaines techniques couvert est grand (plus de 110). En plus des technologies traditionnelles, l'informatique est bien représentée, ce que l'on peut attendre d'un ouvrage de référence mis à jour. Avec plus de 2200 pages dans la partie principale et 23 pages d'abréviations techniques courantes, le dictionnaire est utile tant pour les germanophones qui doivent lire des textes techniques en anglais, surtout à cause de sa présentation pratique, ainsi que pour les traducteurs, qu'ils traduisent de l'anglais vers l'allemand ou vice versa, puisqu'il peut également être utilisé pour vérifier la terminologie et l'orthographe anglaise.

(Traduction)

Hauer Andreas, *Nachbarschutz und Eisenbahnbau* (Protection des voisins et construction ferroviaire), XIII, 122, Editions Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Vienne, 2002, ISBN 3-214-09385-1

Les projets de planification et de construction ferroviaire touchent régulièrement les intérêts de nombreuses personnes. La modernisation du réseau ferroviaire autrichien a eu pour conséquence, au cours de la dernière décennie, que la construction ferroviaire fait à nouveau l'objet d'un intérêt accru de la part de la doctrine juridique. L'élément central de cette publication porte sur des questions en ce qui concerne la qualité de partie et la participation du public ainsi que les critères d'approbation et de niveau de protection exigés par la loi. La « Loi relative à la dérégularisation » de 2001 n'est pas encore prise en compte dans cet ouvrage, qui se situe donc au niveau de la législation au 1^{er} janvier 2002. Un nouvel amendement du Droit ferroviaire actuellement en cours d'élaboration n'a pas été attendu,

étant donné qu'il ne concernera pas, selon l'état actuel des projets, les problèmes traités dans cet ouvrage.

La Loi relative aux chemins de fer de 1957 constitue la principale source juridique en ce qui concerne la construction de chemins de fer. Elle règle la construction et l'exploitation de chemins de fer publics. A ces normes juridiques s'ajoutent d'autres qui n'ont pas pour objet l'ensemble des chemins de fer publics, mais uniquement quelques projets de construction ferroviaire choisis, de grande importance et particulièrement sensibles du point de vue de la politique en matière d'environnement. Il s'agit des prescriptions de la Loi relative au réseau à grande vitesse de 1989 et les prescriptions de la Loi relative à l'examen de la compatibilité environnementale de 1993, dans la version de l'amendement 2000. Selon les circonstances du cas individuel, d'autres prescriptions juridiques sont applicables, notamment le Droit des Länder relatif à la protection de la nature. Ces prescriptions juridiques font l'objet d'une mention particulière dans la 5^{ème} partie de l'ouvrage.

L'auteur qualifie le droit ferroviaire de réglementation « singulière », qui résulte en partie de traditions historiques. Il fait observer que la concession de droit ferroviaire rappelle un privilège impérial en matière de construction de chemins de fer et que la détermination d'actes de décisions importants des autorités ferroviaires se situe à mi-chemin entre une décision de planification constitutionnelle et un acte de grâce absolutiste.

La concession de droit ferroviaire, l'autorisation de construction de droit ferroviaire et l'autorisation d'exploitation de droit ferroviaire constituent les conditions nécessaires à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer public. Depuis peu, la loi distingue entre la concession délivrée à une entreprise d'infrastructure ferroviaire et celle délivrée à une entreprise de transport ferroviaire.

La Loi relative aux chemins de fer de 1957 ne se prononce pas sur la question de la qualité de partie à la procédure de concession et elle ne prévoit pas de qualité de partie ex lege. Pour cette raison, les « voisins » potentiels et autres membres du public intéressé n'ont, en principe, pas de qualité de partie à la procédure de concession de droit ferroviaire. La loi accorde toutefois au chef du gouvernement du Land (« Landeshauptmann ») et aux communes, dont le territoire est touché par le chemin de fer planifié, la possibilité de prendre position.

En ce qui concerne la procédure d'autorisation de construction, la Loi relative aux chemins de fer de 1957

cite, sous forme d'une liste à caractère démonstratif, quelques personnes, qui ont la qualité de partie, notamment les propriétaires des biens fonciers concernés. Ont en outre la qualité de partie toutes les personnes à qui l'on accorde à cet égard des droits publics subjectifs. Le Tribunal administratif suprême a, en ce qui concerne la question de savoir quels intérêts peuvent être reconnus comme des droits publics subjectifs dans le cadre de la procédure d'autorisation de construction de droit ferroviaire, une position plutôt restrictive.

La Loi fédérale relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse prévoit que le Ministère des transports doit définir le tracé d'un chemin de fer par ordonnance, dès lors que le Gouvernement fédéral a déclaré une ligne comme étant à grande vitesse. Il en résulte que le tracé doit être défini selon les exigences d'un chemin de fer performant et économique, tout en tenant compte et en soulevant tous les autres intérêts publics.

La Loi fédérale relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse de 1989 a été complétée en 1999 par un article prévoyant une ordonnance provisoire relative au tracé.

A ce système de la Loi relative aux chemins de fer de 1957 et de la Loi fédérale relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse s'ajoute la Loi relative à l'examen de la compatibilité environnementale de 2000.

Cela résulte en une situation juridique très complexe qui ne peut pas être examinée en détail dans ce commentaire.

L'ouvrage est complété par une table analytique, une table des abréviations et une bibliographie. Il constitue une aide précieuse aux juristes qui traitent de questions juridiques en rapport avec la construction de chemins de fer.

(Traduction)

Kunz Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 12^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} juin 2002

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont égale-

ment complétés étape par étape (v. Bulletin 4/2001, p. 103).

Le recueil comporte désormais trois tomes, deux tomes étant réservés respectivement au droit allemand et au droit des Länder. Le troisième tome couvre la catégorie « Droit européen », « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ».

Avec la 12^{ème} livraison complémentaire est surtout mise à jour la partie « Droit allemand ». Il convient de citer en particulier deux réglementations avec lesquelles sont transposées en Allemagne des Directives de la Communauté européenne :

- l'Ordonnance relative au transport national et transfrontalier des marchandises dangereuses sur la route et par chemin de fer et
- la Loi relative à la transposition de la Directive de la Commission 2000/52/CE du 26 juillet 2000 modifiant la Directive 80/723/CEE relative à la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques.

Dans le premier cas, seul le texte de l'ordonnance est reproduit. Dans le second, le texte de Loi est suivi d'explications dont l'auteur est l'éditeur du recueil. La Loi a trait à des entreprises qui d'une part fournissent des services d'un intérêt économique général et d'autre part exercent une activité purement commerciale, tel que cela est le cas pour les anciennes entreprises de monopole étatiques. Dans les explications se trouvent des renvois à d'autres réglementations de la CE qui sont considérées comme des réglementations spécifiques pour certains domaines d'activités. Certaines lacunes dans la réglementation ainsi que des questions demeurant en suspens sont soumises à un examen critique.

Le texte modifié de la Directive mentionnée est également compris dans cette livraison complémentaire. Dans la partie « Droit international » paraît nouvellement la publication du Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement promulguée cette année concernant les modifications des statuts et du protocole additionnel de la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire « Eurofima ». Par ailleurs ont été introduits dans cette partie cinq contrats, respectivement accords conclus au cours de la période 1995-1999 entre le Ministère allemand des transports et les Ministères compétents de trois Etats voisins, à savoir la République tchèque, l'Autriche et la Suisse.

Ce recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine

ferroviaire peut servir d'aide précieuse pour obtenir un aperçu rapide, également au-delà du propre domaine d'activité, pour toutes les personnes spécialisées, qu'elles travaillent dans des administrations, dans des entreprises ou dans des associations.
(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° 2950/2002, p. 499/500 – 10 questions sur la faute du commissionnaire (M. Tilche)

Idem, n° 2952/2002, p. 540-542 – Transports maritimes. Les travaux de la CNUDCI (P. Delebecque)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 87/2002, S. 6 – Klage auf unbegrenzte Haftung geht nicht immer durch. Beweislast liegt nach dem Warschauer Abkommen beim Geschädigten (F. Nolden, S. Hartung)

Idem, Nr. 99/2002, S. 9 – Haftungsgrenzen sind kein Gewohnheitsrecht. Die Einbeziehung der ADSp in einen Transportauftrag (E. Boecker)

European Transport Law, Antwerpen, No. 2/2002, p. 139-166 – Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR? (O.J. Tuma)

Idem, No. 3/2002, p. 291-299 – Paradoxon dualer Haftungsobergrenze des Art. 23 Abs. 3 CMR (S. Rogov)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 28/2002, p. 32/33 – Disparition de chargements routiers en Italie – jurisprudence variable (E. Boecker)

Idem, n° 31-32/2002, p. 30/31 – Chance dans la poisse (E. Boecker) ; p. 31 – Chère, la rupture de contrat

Idem, n° 39/2002, p. 16/17 – Indispensable coopération (Sagitta)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2002, S. 265-277 – The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea (G.J. van der Ziel)