



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

4/2002

110^e Année • Octobre - Décembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Version néerlandaise du Protocole 1999, p. 73

Organes de l'OTIF

Comité administratif

98^{ème} session – Berne, 7/8.11.2002 - p. 73

Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

Marchandises dangereuses

Groupe d'experts « Transport des marchandises dangereuses » de l'UIC

Berne, 30/31.10.2002, p. 74

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

Genève, 4-8.11.2002, p. 74

Commission d'experts du RID

39^{ème} session - Berne, 18-21.11.2002 - p. 76

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

Genève, 2-6.12.2002, p. 78

Autres activités

Stage de formation - Pärnu, 14-18.10.2002 - p. 83

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

2^{ème} Conférence annuelle de l'Energie et des Transports - Barcelone, 11-13.11.2002 - p. 83

Audition sur les droits et les obligations des voyageurs par chemin de fer international - Bruxelles, 15.11. 2002 - p. 85

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

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail

et bateaux de navigation intérieure (CRTD) - Genève, 10-12.6.2002 et 4-6.11.2002 - p. 87

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

Projet de Protocole ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles - Rome, 22-25.10.2002 - p. 88

Jurisprudence

Cour d'Appel de Versailles - Arrêt du 14.5.2002 - Droit applicable à la prescription (CIM/droit national), p. 88

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Réunion conjointe Commission d'experts du RID – ILGGRI Berne, 22.11.2002, p. 91

Visite auprès des Chemins de fer de la République Islamique d'Iran (RAI)

Téhéran, 10-13.12.2002, p. 94

Visite à l'Union arabe des chemins de fer

Alep, 14-16.12.2002, p. 96

Bibliographie

Allégret Marc, Transports publics de personnes et de marchandises – Loi d'orientation des transports intérieurs, Juris-Classeur commercial, fascicule 608 (y compris la mise à jour 8, 2000 au 31.3.2002), p. 97

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraison complémentaire 2/02, p. 98

Spera Kurt, Handel- und Transport (Handbuch für Güterbeförderung in den Außenwirtschaftsbeziehungen) (Commerce et transport (manuel pour le transport de marchandises dans les relations économiques extérieures)), p. 98

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 99

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

Version néerlandaise du Protocole 1999

Grâce à l'initiative des Pays-Bas et de la Belgique, le Secrétariat de l'OTIF dispose d'une version néerlandaise du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 tel qu'il a été adopté par la 5^{ème} Assemblée générale de l'OTIF (Vilnius, 26.5-3.6.1999). Cette traduction vaut en tant que traduction officielle au sens de l'article 45, § 2 COTIF dans la teneur du Protocole 1999. Elle est librement accessible sur le site de l'OTIF (rubrique Publications/Produits). Un exemplaire certifié conforme peut être obtenu auprès du Secrétariat au prix de Frs. 20.-.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

98^{ème} session

Berne, 7/8 novembre 2002

Pour sa 98^{ème} session, le Comité administratif s'est réuni respectivement à Berne et dans le site magnifique du Schilthorn, les 7 et 8 novembre 2002, sous la Présidence

de M. Michel Aymeric (France).

En ce qui concerne l'**adhésion de la CE à la COTIF**, il a décidé d'attendre l'adoption du 2^{ème} paquet ferroviaire, et donc du mandat de négociation de la Commission européenne, et de discuter de la question du mandat de négociation de la délégation de négociation de l'OTIF lors de sa prochaine session (v. Bulletin 2/2002, p. 19). En effet, bien que le Danemark, qui assure actuellement la Présidence du Conseil de l'UE, se soit fixé comme première priorité de faire adopter le 2^{ème} paquet ferroviaire dans son ensemble en décembre 2002, les discussions sur ce paquet pourraient se prolonger. De plus, les travaux en la matière ont avancé plus rapidement du côté de l'OTIF que de la CE. Le Comité a, par conséquent, estimé qu'il serait prématuré de discuter du mandat de la délégation de négociation de l'OTIF au cours de cette session. Il ne s'est pas non plus prononcé définitivement sur une modification de la délégation de négociation de l'OTIF, l'Italie ayant entre-temps exprimé son souhait à en faire partie.

En matière de **personnel**, le Comité a pris note des explications fournies par le Directeur général, basées sur le projet de politique du personnel version août 2002. Il a, cependant, estimé qu'il n'était pas au cours de la 98^{ème} session en mesure d'approuver un tel document et a demandé au Directeur général de clarifier et d'approfondir cette question pour 2003 (v. Bulletin 2/2002, p. 20).

Dans le **domaine financier**, le Comité a pris note de la situation financière de l'OTIF ainsi que de la situation actuelle des placements. Il a approuvé le budget 2003 tel que proposé par l'Office central. Pour couvrir l'excédent des dépenses de Frs. 93'972.-, le taux kilométrique provisoire a été fixé à Frs. 6.50. Le solde éventuel d'environ Frs. 49'000.- sera prélevé du Fonds de réserve. Le Comité a, par ailleurs, donné le mandat à l'Office central de préparer pour la 99^{ème} session un document qui établira une comparaison entre les contributions à verser selon le système de financement actuel et celles qui seront à verser selon le système de financement de la COTIF 1999.

Pour finir, le Comité a décidé de tenir sa 99^{ème} session, sur invitation de la Slovaquie, à Bratislava, les 22 et 23 mai 2003, et sa 100^{ème} session, les 6 et 7 novembre 2003, à Berne.

Commission d'experts du RID

39^{ème} session

Berne, 18-21 novembre 2002

v. sous « Marchandises dangereuses ».

Marchandises dangereuses

Groupe d'experts « Transport des marchandises dangereuses » de l'UIC

Berne, 30/31 octobre 2002

Le Groupe d'experts a été informé sur les réunions internationales relatives au transport des marchandises dangereuses, à savoir

- Sous-comité d'experts de l'ONU à Genève (1-10.7.2002)
- Réunion commune RID/ADR à Genève (9-12.9.2002)
- Groupe de travail "Technique des citernes et des véhicules" de la Commission d'experts du RID à Bonn (5/6.9.2002).

Il a examiné et pris position sur les questions et propositions soumises à la 39^{ème} session de la Commis-

sion d'experts du RID (Berne, 18-21.11.2002) – voir à ce sujet le rapport y relatif dans ce bulletin.

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

Genève, 4-8 novembre 2002

25 Etats de l'ADR, ainsi que douze organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette 73^{ème} session sous la présidence de M. Franco (Portugal).

Accords particuliers

Le Groupe de travail a convenu qu'en ce qui concerne la mise à jour des accords particuliers basés sur l'ADR non restructuré (1999) en vue de leur adaptation à la nouvelle structure (1.7.2001) seront réputés acceptés par les Etats signataires si aucune objection n'est formulée, et sans leur affecter un nouveau numéro d'identification. Il a par ailleurs été suggéré de revoir la disposition pertinente de l'ADR pour ces accords, étant donné qu'ils ne répondent pas toujours aux seuls besoins du développement technique et industriel.

Transports de quantités limitées et exemptées des conditions de transport (v. Bulletin 2/2002, p. 25/26)

Les propositions du groupe de travail informel n'ont en général pas été accueillies très favorablement. Si certaines délégations étaient favorables à l'ajout d'une référence à la notion d'"utilisateur final", d'autres estimaient qu'il fallait garder le critère de transport comme activité accessoire.

Le Groupe de travail a convenu que l'on pourrait étendre le champ d'application des exemptions, mais il serait nécessaire de rédiger le texte de manière à définir très précisément les cas d'exemption admis sans que cela puisse permettre une interprétation abusive.

De même pour la question de transport de distribution entre des dépôts et des détaillants, il conviendrait d'être très précis dans la formulation.

Une nouvelle proposition sera présentée au nom d'un groupe de correspondance qui a été établi pour continuer les travaux.

Sécurité dans les tunnels routiers (v. Bulletin 2/2002, p. 26)

Certaines délégations ont appuyé le point de vue de l'Autriche que l'introduction d'un tableau dans le chapitre 1.9 reprenant, par groupe, les différentes catégories de marchandises dangereuses pouvant être autorisées par les gestionnaires de tunnels suivant des paramètres liés à la construction des tunnels, les contraintes de circulation, etc., permettrait d'aboutir à une approche harmonisée des restrictions en matière de circulation dans les tunnels.

D'autres délégations estimaient au contraire que les restrictions devraient être décidées par les gestionnaires de tunnels sur la base d'analyses de risque spécifiques à chaque tunnel, et que les travaux de l'OCDE/AIPRC à ce sujet, bien que basés sur des travaux scientifiques poussés, ne suffisaient pas à assurer une prise en compte satisfaisante de la spécificité de chaque tunnel routier. L'approche harmonisée proposée par l'Autriche leur paraissait inappropriée dans la mesure où elle pourrait mener à des restrictions injustifiées pour certains tunnels et au contraire à des sous-évaluations des risques pour d'autres. Enfin certaines délégations estimaient qu'il ne convenait pas de restreindre la liberté de décision des autorités compétentes en matière de circulation routière qui est actuellement garantie au chapitre 1.9 de l'ADR.

Le principe d'introduire un tableau dans le chapitre 1.9 ayant été adopté, le représentant de l'Autriche a dit qu'il organiserait un groupe informel d'experts pour mener à bien cette tâche, et il a demandé aux délégations de lui transmettre des propositions écrites. Compte tenu des débats précédents, le mandat de ce groupe consiste à :

- a) Définir de manière plus approfondie les matières et types de chargement (colis, vrac, citernes) à inclure dans chaque groupe compte tenu des critères de l'OCDE/AIPRC;
- b) Introduire des dispositions expliquant plus clairement la signification de ce tableau;
- c) Introduire ces dispositions visant à faciliter l'application effective par les conducteurs;
- d) Prévoir éventuellement à l'intention du groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière (WP.1) un système de signalisation routière à l'entrée des tunnels permettant d'identifier les groupes autorisés dans le tunnel;

- e) Prévoir un système permettant les contrôles, par exemple par signalisation des véhicules, documentation ou autre.

Le Groupe de travail a noté que la coopération avec le groupe WP.1 devrait permettre d'introduire un système cohérent de signalisation routière par la voie d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et à l'Accord européen le complétant.

Le Groupe de travail a en outre décidé, sur proposition de l'Espagne, d'introduire des instructions sur la conduite à tenir dans les tunnels dans le programme de formation des chauffeurs.

En revanche il n'a pas adopté celle selon laquelle les réglementations relatives au trafic peuvent appeler une analyse quantitative des risques et envisager au cas par cas certaines mesures d'application (à partage égal des voix).

Sûreté du transport des marchandises dangereuses (v. Bulletin 2/2002, p. 26/27)

Le représentant du Royaume-Uni a rappelé au Groupe de travail qu'une proposition générale relative à la sûreté serait discutée à la session de décembre 2002 du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, et il a estimé qu'il serait préférable d'attendre les résultats de cette discussion pour prendre des décisions.

Plusieurs délégués ont également exprimé l'avis que les mesures de sûreté envisagées visant à modifier les dispositions relatives au certificat de formation des conducteurs (format du certificat avec photo, examen de recyclage dans le nouveau pays de résidence, fichiers nationaux, etc.) ne relevaient pas de l'ADR et devraient plutôt être prises dans le cadre de la législation nationale et appliquées le cas échéant en vertu de l'article 4 (1) de l'ADR.

De plus, de telles dispositions pourraient ne pas être compatibles avec la juridiction de l'Union Européenne en matière de libre circulation des personnes et pourraient même susciter des problèmes dans certains pays eu égard aux dispositions en vigueur en matière de confidentialité des données individuelles.

Commission d'experts du RID

39^{ème} session

Berne, 18-21 novembre 2002

21 Etats membres et 3 organisations internationales non gouvernementales ont participé à ces travaux sous la Présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la Vice-présidence de M. W. Visser (Railion Benelux).

L'ordre du jour comprenait notamment les points suivants et les principales décisions suivantes ont été prises :

Accords particuliers

Les accords particuliers basés sur l'édition non restructurée du RID de 1999 sont à mettre à jour par les initiants pour les adapter au nouveau droit, c'est-à-dire selon le RID restructuré de 2001. Si aucune modification matérielle n'est apportée, les Etats n'ont pas besoin d'adhérer une nouvelle fois, la validité devant demeurer inchangée.

Modifications à l'édition 2003 pour entrée en vigueur au 1.1.2004

Il s'agissait de modifications adoptées par la Réunion commune de mars 2002, incorporées dans l'édition 2003 de l'ADR et qui pour le RID, en raison du délai de notification, n'ont pas pu entrer en vigueur à cette même date. Ces modifications ont été approuvées.

Dans le contexte de l'harmonisation avec l'ADR, en ce qui concerne la reconnaissance des indications qui sont contenues dans les documents maritimes et aériens, la Commission d'experts a constaté que ces dispositions ne sont pas claires et qu'elles sont sujettes à interprétation. Si la reconnaissance des documents maritimes et aériens en tant que tels n'entre pas (encore) en ligne de compte pour le RID, l'on a décidé de discuter au sein de la Réunion commune RID/ADR les deux questions suivantes :

- qu'en est-il des dispositions spécifiques au RID/ADR ?
- faut-il accepter les dispositions sur les quantités limitées applicables du Code IMDG par exemple ?

La Commission d'experts sera seulement alors en mesure de se prononcer, ainsi que sur les dispositions spécifiques au RID, notamment sur l'utilisation unique

de la langue anglaise et sur l'indication du numéro d'identification du danger.

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

Une référence à la Fiche UIC 201 y relative dans le chapitre 1.10 du RID a été acceptée (v. également Bulletin 4/2001, p. 77/78, rapport de la 38^{ème} session).

Technique des citernes et des véhicules (v. notamment à ce sujet les Bulletins 4/2001, 2/2002 et 3/2002)

La Commission d'experts a pris des décisions importantes sur les sujets suivants pour les éditions 2005, respectivement 2007 du RID :

- Dôme et couvercle de dôme
- Constructions annexes aux citernes de wagons-citernes
- Dispositifs d'absorption d'énergie/Eléments crash.

Elle a par ailleurs été informée et a délibéré sur l'avancement des travaux au sein du Groupe de travail y relatif sur les sujets suivants :

- Tampons et plateaux de tampons
- Protection contre l'enchevêtrement des tampons
- Couverture sandwich pour les fonds de citernes
- Longeron longitudinal/central/citerne autoportante
- Amélioration de l'état de réparation des wagons-citernes
- Hautes constructions sur les citernes de wagons-citernes
- Liste des contrôles
- Formation du personnel en matière de sécurité
- Etat d'avancement du projet de recherche télématique
- Projet de recherche "Système d'information basé sur la télématique pour les conducteurs de véhicules en transport intermodal".

L'examen de ces questions sera poursuivi au sein du Groupe de travail.

Mesures de la Suisse en matière de sécurité accrue pour les marchandises dangereuses transportées par rail (v. également Bulletin 3/2002, p. 52/53)

Ces mesures ont fait l'objet d'un très long débat qui a porté sur les sujets suivants :

- Choix de l'itinéraire

- Transport de phosgène, de chlore et de dioxyde de soufre
- Détecteurs de déraillement.

L'examen de ces mesures sera poursuivi au sein

- d'un Groupe de travail sur le chapitre 1.9 (choix de l'itinéraire)
- au sein de la Commission d'experts (phosgène, chlore et dioxyde de soufre)
- au sein du Groupe de travail "Technique des citernes et des véhicules" (détecteurs). Il s'agit-là du sujet le plus controversé en raison de l'irréversibilité de ce dispositif (arrêt automatique dans un tunnel p. ex.).

Sécurité dans les tunnels ferroviaires

La Commission d'experts a été informée sur la création du groupe de travail multidisciplinaire au sein de la CEE/ONU – à l'instar de ce qui a été entrepris pour les tunnels routiers (v. Bulletins 4/2001, p. 73, 2/2002, p. 26 et p. 75 de ce Bulletin) et sur les objectifs poursuivis (mandat). La Commission d'experts sera régulièrement informée des décisions du groupe de travail et cette question figurera à l'ordre du jour de la ou des prochaines sessions.

Sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses (v. Bulletins 3/2002, p. 44 et 55/56 et 2/2002, p. 26/27)

Suite au débat au sein de la Réunion commune de septembre, et à la demande de prise de position qui lui a été adressée, le représentant du service juridique de l'OCTI a considéré que les propositions du Royaume-Uni améliorent certes la sûreté, mais il faut examiner quel est l'objectif et la tâche du RID et quelles sont les compétences de la Commission d'experts du RID. L'objectif du RID est de régler la sécurité du transport, c.-à-d. limitation des dangers résultant de la marchandise dangereuse. Les mesures pour la sécurité du transport peuvent cependant servir à réduire le risque d'attentats terroristes. C'est pourquoi elles peuvent être réglées dans le RID. S'il faut aller en premier lieu au devant des dangers terroristes, il faut prendre en considération la compétence de la Commission d'experts du RID. La procédure simplifiée prévue pour la mise en vigueur de décisions de la Commission d'experts du RID n'est pas applicable en droit international car les décisions de cette Commission d'experts entrent en vigueur également pour les Etats qui s'y sont opposés et ont formulé des objections. La Commission d'experts du

RID doit très soigneusement examiner quelles mesures tombent sous le coup du contenu de la réglementation. Le contenu actuel du RID constitue le fil rouge. Le RID est une prescription juridique contraignante qui lie directement les Etats membres. Dans le cas des recommandations chaque Etat membre peut décider lui-même ce qu'il mettra en vigueur et dans quelle mesure. Les Etats ne seront sans doute pas d'accord, dans le domaine de la protection des données, d'accepter n'importe quoi.

Le représentant du Royaume-Uni a précisé que l'objectif de ces recommandations en était d'uniformiser les mesures de sûreté dans l'ensemble de l'Europe et du monde. Le Royaume-Uni est en mesure de les mettre en application également à titre individuel. La Réunion commune et le WP.15, ainsi que la Commission d'experts doivent décider s'ils reprennent ces recommandations du Règlement type de l'ONU. Une discussion sur la prise de position du service juridique de l'OCTI est prématurée étant donné que ces recommandations n'ont pas encore été entérinées par le Comité d'experts de l'ONU. Il a été d'avis que la prévention des dangers inhérents au transport comprend également la prévention de sabotage.

Le représentant du service juridique de l'OCTI a considéré que l'harmonisation internationale est souhaitable. Mais il faut également prendre en considération les dangers d'un recours en annulation sur le plan national.

Le représentant de l'Autriche a considéré qu'il faut prendre au sérieux l'avertissement de l'OCTI. En raison de la procédure simplifiée qui écarte le parlement, les questions politiques devraient être tenues à l'écart de la Commission d'experts du RID. Les institutions qui sont chargées des mesures policières ou de la protection de la sphère privée devraient être intégrées à temps, sans quoi le traitement de cette question par un organisme de transport serait remis en question.

Le représentant des Pays-Bas a considéré que l'on ne devrait pas se préoccuper uniquement de la sûreté du transport contre le terrorisme, mais également prendre conscience de la protection des marchandises dangereuses. Il faut se limiter à l'objectif de protection. On éviterait ainsi des prescriptions concrètes pour lesquelles le rapport coût/utilité et la mise en œuvre ne sont pas clairs. La sûreté ne devrait pas être améliorée que pour le transport des marchandises dangereuses mais pour le transport en général. Les problèmes sont moins faciles à résoudre en trafic terrestre qu'en trafic maritime.

Le représentant de l'UIC a informé que le groupe d'experts de l'UIC a appuyé la prise de position du service juridique de l'OCTI, sans avoir discuté des mesures individuelles.

Le représentant du Royaume-Uni a relevé en conclusion que la Commission d'experts du RID est constituée de représentants des Gouvernements. Chaque délégué doit se mettre en rapport avec ses instances nationales afin que les décisions puissent être prises au sein de la Commission d'experts du RID. La protection des marchandises dangereuses contre les attentats terroristes devrait de préférence être réglée ici afin d'éviter que des mesures générales ne soient prises par d'autres instances et qui seraient contraires au RID.

Le Président, partant de l'idée que le Sous-comité d'experts de l'ONU prendra des décisions, a estimé important que les délégués agissent activement dans le processus de décision au Sous-comité d'experts de l'ONU, afin qu'un résultat puisse être obtenu à l'ONU déjà et qui puisse être repris sans problème dans le RID/ADR. L'on risquerait dans le cas contraire d'être confronté finalement avec des prescriptions qui divergeraient fortement d'un mode de transport à l'autre. L'Allemagne préparera un document informel pour le Sous-comité d'experts de l'ONU qui reflètera l'état de la situation suite aux délibérations au sein de la Commission européenne.

Notices explicatives pour la version restructurée du RID

Ces notices explicatives présentées par le représentant des Pays-Bas ont été bien accueillies.

Elles contiennent entre autres, outre une vue d'ensemble historique sur les travaux de restructuration et une introduction dans les différentes parties du RID :

- une liste systématique pour l'affectation des conditions de transport aux groupes de matières
- un tableau de concordance entre la version non restructurée de 1999 et la version restructurée.

Ces notices seront également soumises à la Réunion commune et complétées pour les besoins de l'ADR. Elles figureront en outre sur le site Internet de l'OTIF.

Questions restées en suspens, questions diverses et propositions nouvelles

La Commission d'experts a adopté des dispositions proposées par l'UIP sur l'harmonisation de la procédure

pour les épreuves initiales et périodiques des wagons-citernes, sur l'harmonisation des exigences vis-à-vis des experts et sur la reconnaissance réciproque des experts.

La Commission d'experts a abordé une nouvelle fois la question sempiternelle de l'interprétation des mesures transitoires pour les wagons-citernes construits avant le 1^{er} octobre 1978, date de la création de l'Appendice sur les citernes (v. Bulletin 4/2001, p. 78/79). Il y va en l'occurrence de la mise au rebut ou non de centaines, voir de milliers de wagons-citernes. La nouvelle proposition de la Suisse a été renvoyée à la prochaine session et les mandats suivants ont été distribués :

- à l'OCTI, la mise à disposition de tous les documents et rapports sur ce thème;
- à l'UIP, de demander aux titulaires et autorités compétentes le nombre approximatif de wagons-citernes qui sont éventuellement concernés;
- à la Suisse, de fournir une analyse technique détaillée pour évaluer la norme technique de sécurité et d'apporter la preuve que l'épaisseur de paroi de ces citernes est supérieure à celle exigée actuellement.

En conclusion

Cette session de la Commission d'experts a constitué indéniablement un tournant dans son histoire. Elle a adopté pour la première fois des dispositions techniques pour des situations accidentelles alors que jusqu'à maintenant son cadre et sa compétence se limitaient aux conditions normales de transport. Elle a dans cette même optique abordé des questions autant techniques que politiques, telles que la sécurité des tunnels ferroviaires et la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses (terrorisme). L'évolution est à tout le moins importante.

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

22^{ème} session

Genève, 2-6 décembre 2002

Les experts ou observateurs de plus de 20 pays et tout autant d'organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé à cette session.

Les questions épineuses ont été confiées, comme d'habitude, à des groupes de travail qui ont siégé parallèlement ou en dehors des heures de la session.

Il faut rappeler que cette session devait mettre la dernière main à la 13^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Les principaux sujets traités (v. également Bulletins 3/2001, 4/2001 et en particulier 3/2002) et décisions prises sont les suivants :

Dispositions supplémentaires relatives au transport de gaz

Le groupe de travail a finalisé ses travaux. Il n'est pas prévu pour le moment qu'il soit maintenu.

Transport de matières infectieuses en vrac

Le Sous-comité a finalement adopté de nouvelles dispositions sur le transport en vrac de carcasses d'animaux suite à des épizooties, afin de tenir compte du fait que de nombreux pays sont démunis face à de telles situations catastrophiques soudaines et pourront ainsi bénéficier de l'expérience d'autres pays.

Transport de matières solides en citernes mobiles

Là également le Sous-comité a finalisé les textes. Cependant, la question de prévoir deux codes-citerne, soit pour le transport sous forme pulvérulente ou granulaire, soit pour le transport à l'état fondu, a été reportée au prochain biennium.

Epreuve de résistance aux secousses répétées (vibrations) sur les emballages, GRV et grands emballages

L'on n'est pas parvenu à un consensus et la question a été reportée au prochain biennium.

Transport et sûreté

Tous les documents concernant l'inclusion de dispositions relatives à la sûreté dans le Règlement type sur le transport de marchandises dangereuses ont été étudiés par un groupe de rédaction avant d'être examinés par le Sous-comité.

L'expert de la Belgique a dit qu'il n'était pas contre les mesures visant à renforcer la sûreté dans le transport des marchandises dangereuses, mais estimait que ces documents auraient d'abord dû être examinés par le Sous-comité¹ parce qu'il pouvait y avoir des contradictions entre les dispositions relatives à la sûreté et

celles qui touchaient la sécurité. En outre, la sûreté ne relevait généralement pas de la responsabilité des ministères des Transports et il aurait préféré avoir d'abord un aperçu de la façon dont la sûreté était traitée dans les diverses régions du monde et par les organisations responsables des règles relatives à la sûreté des marchandises dangereuses.

La position exprimée par l'expert de la Belgique n'a pas été appuyée par d'autres experts et le Sous-comité a adopté de nouvelles dispositions sur la base des textes proposés par le groupe de rédaction, avec certaines modifications. Le texte complet de ces nouvelles dispositions est reproduit à la fin de ce rapport.

Le représentant de l'OMI a indiqué qu'un nouveau chapitre X1.2, couvrant les mesures de sûreté, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974, telle qu'elle a été modifiée) serait, selon toute probabilité, adopté le 13 décembre 2002. Il serait complété par un nouveau code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) qui comprendrait des dispositions impératives et des dispositions ayant le caractère de recommandations en vue de renforcer la sûreté à bord des bateaux et dans les zones d'interface bateaux/ports. Les membres du Sous-comité pourraient souhaiter tenir compte des dispositions de ce nouveau code lorsqu'ils examineraient ultérieurement la question des mesures de sûreté. Les dispositions relatives à la sûreté figurant dans le Règlement type de l'ONU qui touchent les aspects multimodaux du transport de marchandises dangereuses s'appliqueraient en plus de celles mises au point par l'OMI.

La représentante de l'OACI a dit que son organisation avait prévu de créer un groupe de travail commun comprenant les membres du Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses et du personnel de sécurité pour déterminer la façon d'intégrer les nouvelles dispositions relatives à la sûreté du Règlement type de l'ONU.

Plusieurs experts européens ont indiqué que ces nouvelles dispositions seraient probablement appliquées dans leur pays mais qu'il n'était pas certain qu'elles puissent l'être par le biais des instruments juridiques habituels relatifs aux transports (ADR, RID et ADN) parce qu'elles pourraient ne pas s'inscrire toutes dans le champ juridique de ces instruments. Elles pourraient devoir être appliquées au titre de législations nationales spécifiques relevant de la responsabilité de ministères autres que ceux des Transports.

¹ Note de la rédaction : Il n'y a pas non plus eu de discussion sur le principe même d'avoir de telles dispositions ...

Ordre dans lequel les informations doivent figurer sur le document de transport

Il a été rappelé que les dispositions actuelles, selon lesquelles l'expéditeur peut choisir entre plusieurs ordres de présentation des informations sur le document de transport, correspondaient à une solution de compromis qui avait été dégagée après de longues et difficiles négociations et que les autorités et organisations chargées des réglementations avaient pris des mesures pour appliquer effectivement cette solution dans l'ensemble du monde.

Le Sous-comité a donc dit qu'il était vivement préoccupé par le fait qu'indépendamment du cadre juridique international qui serait en place à compter du 1^{er} janvier 2003, l'IATA, qui était une organisation non gouvernementale très importante mais qui ne représentait que les exploitants d'un seul mode de transport, avait décidé d'imposer un ordre particulier et avait même déjà inclus dans l'édition 2002 de sa Réglementation une note selon laquelle, à compter du 1^{er} janvier 2005, les expéditeurs devraient remplir leur déclaration IATA selon cet ordre; tous les expéditeurs étaient ainsi mis devant un fait accompli.

Le Sous-comité a exprimé l'espoir que l'IATA conserverait dans la prochaine édition de sa Réglementation les deux possibilités quant à l'ordre de présentation des informations. Le secrétariat a été prié de faire part à l'IATA des préoccupations du Sous-comité.

Plusieurs délégations ont cependant reconnu qu'un ordre unique aurait été préférable mais que, comme le secteur avait besoin de temps pour adapter ses programmes informatiques à un nouvel ordre et qu'une solution de compromis avait été trouvée, il ne serait pas approprié, deux ans seulement après l'adoption de cette solution, de modifier les règles.

Textes adoptés par le Sous-comité à ses 19^{ème}, 20^{ème} et 21^{ème} sessions

Le Sous-comité a passé en revue la liste récapitulative des projets d'amendements au Règlement type et au Manuel d'épreuves et de critères et l'a approuvée. Cette approbation était auparavant du ressort du Comité d'experts. Mais depuis la reconfiguration de ce comité, il n'a plus qu'un rôle formel d'adopter les résolutions des deux Sous-comités de mettre en œuvre les amendements adoptés et le programme de travail qu'ils ont arrêtés pour le prochain biennium².

² Note de la rédaction : c'est la raison pour laquelle nous renonçons à faire rapport sur la session de ce Comité d'experts qui a eu lieu les 11 et 12.12.2002.

Programme de travail

Ce programme comprend les points importants particuliers suivants :

- Harmonisation avec le SGH (Système général harmonisé de classification et d'étiquetage)
- Procédure pour les rapports d'accident
- Normalisation des mesures d'urgence
- Principes directeurs relatifs aux différentes parties/chapitres du Règlement type
- Evaluation des prescriptions relatives aux emballages
- Transport de marchandises emballées en quantités limitées.

Annexe : TRANSPORT ET SÛRETE

Textes adoptés par le Sous-comité, respectivement par le Comité d'experts

Partie 1 Ajouter le nouveau chapitre 1.4, ainsi conçu:

«CHAPITRE 1.4 PRESCRIPTIONS CONCERNANT LA SÛRETÉ

Notes introductives

NOTA 1 : Le présent chapitre contient des prescriptions visant à garantir la sûreté du transport des marchandises dangereuses par tous les modes. D'autres dispositions de sûreté applicables à certains modes sont énoncées au chapitre 7.2. Les autorités nationales et modales peuvent appliquer des dispositions de sûreté supplémentaires qui sont à prendre en compte lorsque des marchandises dangereuses sont présentées au transport ou transportées.

NOTA 2 : Aux fins du présent chapitre, on entend par "sûreté" les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes ou des biens.

1.4.1 Dispositions générales

1.4.1.1 Toutes les personnes participant au transport de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté relevant de leur compétence.

1.4.1.2 Les expéditeurs doivent seulement offrir au transport des marchandises dangereuses à des transporteurs dûment identifiés.

1.4.1.3 Les zones de transit, telles qu'entrepôts de fret aérien, gares de triage et autres zones de stockage temporaire doivent être correctement sécurisées, bien éclairées, et si possible ne pas être accessibles au public.

1.4.2 Formation en matière de sûreté

1.4.2.1 Les activités de formation destinées aux personnes visées aux alinéas a, b, et c du paragraphe 1.3.2 doivent aussi comprendre des cours de sensibilisation à la sûreté.

1.4.2.2 Les cours de sensibilisation à la sûreté doivent porter sur la nature des risques pour la sûreté, la façon de les reconnaître et les méthodes à utiliser pour les réduire et les mesures à prendre en cas d'infraction à la sûreté. Ils doivent inclure la sensibilisation aux plans de sûreté éventuels en fonction des responsabilités et du rôle de chacun dans l'application de ces plans.

1.4.2.3 Ces cours de sensibilisation doivent être dispensés dès leur entrée en fonction aux personnes travaillant dans le transport des marchandises dangereuses, à moins qu'il ne soit prouvé qu'elles les ont déjà suivis. Par la suite, des cours de recyclage seront périodiquement assurés.

1.4.2.4 Des relevés de toutes les activités de formation suivies en matière de sûreté doivent être tenus par l'employeur et communiqués à l'employé sur demande.

1.4.3 Disposition concernant le transport de marchandises dangereuses à haut risque

1.4.3.1 Dans le cadre de l'application des dispositions nationales en matière de sûreté, les autorités compétentes devraient étudier la mise en place d'un programme en vue de l'identification des expéditeurs ou transporteurs participant au transport des marchandises dangereuses à haut risque aux fins de la transmission d'informations relatives à la sûreté. Une liste indicative des marchandises dangereuses à haut risque est présentée au tableau 1.4.1.

1.4.3.2 Plans de sûreté

1.4.3.2.1 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres personnes (y compris les gestionnaires d'infrastructures) participant au transport des marchandises dangereuses à haut risque (v. tableau 1) doivent adopter et appliquer effectivement des plans de sûreté comprenant au moins les éléments définis au paragraphe 1.4.3.2.2.

1.4.3.2.2 Tout plan de sûreté doit présenter au moins les caractéristiques suivantes :

- a) Attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requise;
- b) Relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses transportés;
- c) Évaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent, notamment transbordements intermodaux, stockage en transit temporaire et opérations de manutention et de distribution;
- d) Énoncé clair des mesures, notamment activités de formation, politiques de sûreté (y compris concernant les mesures en cas de menace aggravée et le contrôle en cas de recrutement d'employés ou d'affectation d'employés à certains postes, etc.), pratiques d'exploitation (choix et utilisation des itinéraires lorsqu'ils sont déjà connus, accès aux marchandises dangereuses en stockage temporaire, proximité d'ouvrages d'infrastructure vulnérables, etc.), équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques pour la sûreté;
- e) Procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face;
- f) Procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans;
- g) Mesures en vue d'assurer la sûreté des informations relatives au transport contenues dans le plan;

- h) Mesures en vue d'assurer la sûreté de l'information concernant le transport. La distribution des documents de transport doit être aussi limitée que possible. Ces mesures ne doivent pas faire obstacle cependant à la communication des documents de transport prescrits par le chapitre 5.4 du présent Règlement.

NOTA : Les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires doivent collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et réagir aux incidents mettant en danger la sûreté.

Tableau 1.4.1 : LISTE INDICATIVE DES MARCHANDISES DANGEREUSES À HAUT RISQUE

Les marchandises dangereuses à haut risque sont celles qui risquent d'être détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes et de causer ainsi des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives. Ces marchandises sont les suivantes :

- Classe 1, division 1.1 : explosifs
 Classe 1, division 1.2 : explosifs
 Classe 1, division 1.3 : explosifs du groupe de compatibilité C
 Classe 1, division 1.5 : explosifs
 Division 2.1 : gaz inflammables en vrac
 Division 2.3 : gaz toxiques (à l'exclusion des aérosols)
 Classe 3 : liquides inflammables des groupes d'emballage I et II, en vrac
 Classe 3 et division 4.1 : explosifs désensibilisés
 Division 4.2 : marchandises du groupe d'emballage I, en vrac
 Division 4.3 : marchandises du groupe d'emballage I, en vrac
 Division 5.1 : liquides comburants du groupe d'emballage I, en vrac
 Division 5.1 : perchlorates, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium, en vrac
 Division 6.1 : substances toxiques du groupe d'emballage I

- Division 6.2 : substances infectieuses de la catégorie A
 Classe 7 : substances radioactives en quantité supérieure à 3 000 A₁ (sous forme spéciale) ou 3 000 A₂ en emballage de type B et de type C
 Classe 8 : substances corrosives du groupe d'emballage I, en vrac.

NOTA 1 : Dans le présent tableau, "en vrac" signifie transporté en quantité supérieure à 3 000 kg ou 3 000 l en citerne mobile ou en conteneur de vrac.

NOTA 2 : Aux fins de la non-prolifération des matières nucléaires, la Convention sur la protection physique des matières nucléaires s'applique au transport international approuvé par l'AIEA [INFCIRC/225 (Rev.4)].».

PARTIE 7 Ajouter une nouvelle section 7.2.4 ainsi conçue :

«7.2.4 Prescriptions de sûreté applicables aux transports par route, par chemin de fer et par voie navigable

NOTA : Les présentes dispositions s'ajoutent à celles déjà applicables à tous les modes de transport énoncées au chapitre 1.4.

7.2.4.1 Chaque membre de l'équipage d'un véhicule routier, d'un train ou d'un bateau de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses doit, pendant le transport, avoir sur lui un document d'identification portant sa photographie.

7.2.4.2 Lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place, des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses à haut risque (v. tableau 1.4.1 du chapitre 1.4) doivent être utilisés.

7.2.4.3 Le transporteur doit veiller à ce que les véhicules et les bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses à haut risque (v. tableau 1.4.1 du chapitre 1.4) soient équipés de dispo-

sitifs, équipements ou systèmes de protection contre le vol du véhicule ou du bateau ou de son chargement ou de sa cargaison, et veiller à ce que ces dispositifs de protection soient en fonction et efficaces à tout moment.

- 7.2.4.4 Les contrôles des véhicules pendant le transport doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.»

AMENDEMENTS RÉSULTANTS (Formation)

- 1.3.1 Ajouter à la fin une nouvelle phrase ainsi conçue: «La formation doit aussi traiter des dispositions spécifiques s'appliquant à la sûreté du transport des marchandises dangereuses telles qu'elles sont énoncées dans le chapitre 1.4.»

- 1.3.3 Ajouter un nouveau paragraphe 1.3.3 ainsi conçu :

« Des relevés de toutes les activités de formation suivies en matière de sûreté doivent être tenus par l'employeur et communiqués à l'employé à sa demande. »

Actuel paragraphe 1.3.3, renuméroter 1.3.4.

Les collaborateurs du Secrétariat de l'OTIF ont présenté tant la COTIF en vigueur que celle dans la version du Protocole de Vilnius. Conformément à un besoin et un vœu émis par les participants estoniens, la procédure de transit douanier commun/communautaire, dans laquelle la lettre de voiture CIM est utilisée en tant que document douanier, a également fait partie des sujets traités. Ces derniers ont été présentés par des conférenciers extérieurs issus du Ministère fédéral des Finances (Allemagne) et de l'Entreprise ferroviaire SA (Slovaquie). Par ailleurs ont été traités par des conférenciers extérieurs envoyés par la Commission européenne (Direction Générale Energie et Transports), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), la Deutsche Bahn AG et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), d'autres sujets directement liés à la COTIF, tels que les Directives de la Communauté européenne relatives à l'interopérabilité et la sécurité, les corridors ferroviaires, les dispositions élaborées par le CIT, les conditions générales et les contrats-types, les tarifs internationaux en trafic voyageurs et les Accords RIV et RIC.

Les bons résultats de l'examen final ainsi que les commentaires des participants dans un questionnaire distribué à la fin du stage montrent qu'il a été réussi de transmettre aux participants les principales connaissances à tirer des thèmes traités et que, par conséquent, l'objectif de ce stage a été atteint.

(Traduction)

Autres activités

Stage de formation

Pärnu, 14-18 octobre 2002

Dans le contexte des préparatifs de l'Estonie à l'adhésion à la COTIF, le Secrétariat de l'OTIF a organisé, en coopération avec l'Administration des chemins de fer estoniens, un stage de formation sur le thème « Système de droit de transport uniforme COTIF et domaines connexes » qui s'est tenu du 14 au 18 octobre 2002 à Pärnu (Estonie). Parmi les 29 participants – dont 22 étaient originaires d'Estonie – se trouvaient également quelques participants originaires de Lettonie, de Lituanie et d'Ukraine. Le stage s'est tenu en langue anglaise avec interprétation simultanée vers le russe. Grâce à l'excellente préparation de la part de l'hôte estonien, le stage s'est déroulé dans les meilleures conditions et dans une atmosphère agréable.

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

2^{ème} Conférence annuelle de l'Energie et des Transports

Barcelone, 11-13 novembre 2002

Le Directeur général de l'Office central était invité à participer à cette Conférence conçue comme une manifestation régulière de la DG TREN de la Commission européenne, raison pour laquelle elle était organisée par cette dernière, respectivement par ses représentants, avec beaucoup d'engagement. Le centre d'intérêt de cette manifestation, qui s'est tenue uniquement pour la deuxième fois, portait sur le thème de l'infrastructure, en particulier sur les questions des réseaux, des goulets d'étranglement, du financement et

de la problématique particulière de l'interopérabilité. La Conférence était combinée avec une exposition au cours de laquelle étaient principalement représentés les projets de recherche et de développement soutenus ou financés par la Commission.

Au moyen du concept choisi et grâce au grand intérêt qui y a été apporté, de nombreuses possibilités d'information et de prise de contacts se sont présentées. Un aspect décisif pour participer à la Conférence a été la perspective de discuter des problèmes actuels avec les partenaires importants au sein de la DG TREN. Les attentes ont été pleinement remplies.

Au centre de l'intérêt se trouvait bien sûr la Conférence qui dans une optique large, couvrait l'ensemble du secteur des transports et de l'énergie, conformément au spectre des tâches de la DG TREN. Celle-ci voulait d'une part informer sur ses points de vue, son programme, mais, d'autre part, entendre aussi des avis, recevoir des suggestions, pouvoir vérifier ses positions. Il existe indubitablement des points communs et des relations transversales entre les deux secteurs, dont il est possible de tirer profit. D'un autre côté dominant néanmoins les intérêts spécifiques, ce qui a eu pour conséquence que la plupart des participants se sont concentrés, compte tenu du peu de temps disponible, sur leur propre domaine.

Dans le domaine des transports, la problématique du chemin de fer était clairement au centre des intérêts – bien que des représentants des autres modes de transport étaient présents et ont tenté d'y introduire leurs thèmes. Le chemin de fer demeure toutefois le grand souci (ou le grand point d'interrogation) en relation avec la politique des transports de l'UE, telle qu'elle est définie notamment dans le nouveau livre blanc de la Commission. La problématique du chemin de fer est clairement apparue lors de cette Conférence, la vue portant principalement sur le trafic marchandises.

En tant que conclusion, il peut être retenu ce qui suit :

- Le problème principal du chemin de fer en trafic marchandises consiste en la qualité de son offre qui est unanimement jugée insuffisante tant en ce qui concerne la vitesse qu'en ce qui concerne la fiabilité, la flexibilité vis-à-vis des souhaits des clients. Il y a également unanimité quant à la nécessité de procéder rapidement à des améliorations afin d'empêcher que le chemin de fer continue à perdre du terrain qu'il ne pourra guère regagner par la suite.
- En ce qui concerne les mesures, ont surtout été discutées, conformément au sujet de la Conférence, les questions relatives à l'augmentation des capacités, à la suppression des points faibles au niveau de l'infrastructure, à l'interopérabilité, au financement de projets de construction et à l'amélioration de l'interopérabilité. Cela signifie que des aspects importants du problème de la qualité du chemin de fer n'ont pas été traités lors de cette Conférence, la problématique de l'infrastructure et de l'interopérabilité constituant toutefois un thème central qui influe sur de nombreux domaines. Dans ce contexte, il convient de prendre en considération le fait que des développements concrets prometteurs doivent être recherchés au niveau de corridors qui permettent de regrouper les forces et de fixer des priorités.
- En ce qui concerne le sujet de l'augmentation des capacités, il convient tout d'abord de constater qu'une problématique particulièrement européenne entre en jeu, à savoir le fait que le système ferroviaire européen devra, à l'avenir, continuer, dans une large mesure, à assurer des trafics mixtes (sans exclure qu'il sera procédé à une certaine séparation en lignes réservées exclusivement au trafic marchandises et en lignes purement « voyageurs »). Un grand nombre des projets clés qui, du point de vue de la Commission européenne, devraient être traités en priorité, ne sont pas des affaires purement nationales, ce qui entraîne des difficultés particulières en ce qui concerne la planification, les procédures liées à la réalisation et notamment le financement. Il est clairement apparu que les Etats impliqués doivent apporter une contribution importante, non seulement avec des moyens financiers de l'Etat, mais aussi sur la base d'accords étatiques prévoyant des procédures uniformes qui garantissent la fiabilité nécessaire au niveau de la planification et de la procédure. Il est évident que si ces conditions ne sont pas remplies, les financements avec un apport du secteur privé (PPP) restent illusoires.
- En ce qui concerne le financement d'une interopérabilité améliorée, l'on est parvenu à la conclusion que les objectifs et les conditions juridiques correspondantes ne forment qu'une seule entité. La question de la stratégie de migration et de la garantie d'un financement approprié est finalement primordiale. Là aussi, il apparaît clairement que les Etats impliqués doivent jouer un rôle central au moyen d'une politique transfrontalière coordonnée et fiable. Si tel n'est pas le

cas, les signaux nécessaires, qui permettent les mesures de migration importantes, feront défaut. Avec la réalisation du ETCS, le domaine Control/Command constituera un cas de figure. La situation actuelle en Suisse montre que le danger est grand qu'en fin de compte, l'interopérabilité n'obtiendra pas la priorité absolue dans le cadre des investissements décisifs.

- Il apparaît finalement aussi que le problème des redevances d'utilisation n'est pas encore résolu, ce qui est lié à la question des investissements et de leur financement. Hormis la question – controversée – de la comparaison transversale et du traitement égalitaire des différents modes de transport, il existe un consensus quant au fait que des redevances d'utilisation de l'infrastructure concurrentielles et harmonisées au niveau international constituent une condition centrale pour améliorer la situation dans le domaine des transports internationaux ferroviaires des marchandises.

Quelles conclusions peut-on tirer en ce qui concerne la contribution de la COTIF, respectivement le rôle de l'OTIF ?

- Une fois de plus, il convient de souligner à quel point il est important de prendre en considération dès à présent la COTIF 1999 dans toute son étendue en tant qu'instrument qui suit le processus de réforme ferroviaire en Europe.
- Avec le développement du Droit communautaire et l'adhésion de l'UE à la COTIF 1999, la COTIF doit être considérée notamment comme un instrument allant au-delà du domaine d'application actuel et en particulier au-delà de l'espace de l'UE (élargie).
- Le trafic marchandises se situe au centre de la problématique du chemin de fer et donc au centre de la question de la contribution de la COTIF, respectivement de l'OTIF. Dans ce contexte, il est indéniable qu'une nette séparation entre l'infrastructure et le trafic correspond à la logique de la réforme ferroviaire recherchée et donc du processus de développement, même si dans les différents cas, différentes solutions sont envisageables. La mise en œuvre de la COTIF 1999 doit tenir compte de ce processus. Il sera certainement avantageux de porter une attention particulière sur des corridors paneuropéens choisis qui ne seront pas limités à l'espace de l'UE, mais

s'étendront dans l'espace de l'OSJD, afin de fixer des priorités et d'examiner concrètement et rapidement la mise en œuvre et les problèmes d'application de la COTIF 1999. Il apparaît également clairement qu'une optique intermodale est, en principe, indispensable.

- Les questions liées au franchissement des frontières, notamment aux frontières extérieures de l'UE, respectivement des Etats candidats à une adhésion à l'UE, constituent un problème particulier, en raison du fait que dans de nombreux domaines, les conditions sont différentes (contrats de travail des personnes impliquées, dispositions procédures, différences générales en matière de sécurité, de fiabilité etc.). La question de savoir de quelle manière la Commission chargée de la facilitation créée avec la COTIF 1999 devra être définie et instaurée, quels seront son objectif et son rôle, demeure encore en suspens.
- Dans ce sens est confirmée l'intention de l'Office central de s'engager dans le cadre de deux projets concrets.

(Traduction)

Audition sur les droits et les obligations des voyageurs par chemin de fer international

Bruxelles, 15 novembre 2002

La Commission européenne poursuit dans le domaine du transport ferroviaire transfrontalier des voyageurs deux objectifs, à savoir premièrement une ouverture progressive du marché avec l'introduction d'une concurrence régulée et deuxièmement un renforcement des droits des voyageurs¹. Sous cet aspect, la Direction générale Energie et Transports (DG TREN) a déjà réalisé une audition en octobre 2001 sur le transport de passagers par chemin de fer et mandaté une étude, afin de disposer d'un aperçu détaillé des difficultés que rencontrent les voyageurs par chemin de fer international².

¹ Livre blanc „Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix“, COM (2002) 370 du 12.9.2001, partie 1, paragraphe I. B., ch. 1, lettre a) et Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, COM (2002) 18 final du 23.1.2002 « Création d'un espace ferroviaire européen intégré », partie 2, ch. 2.2.

² Le rapport sur l'audition ainsi que le rapport final de l'étude „Developing EU (International) Rail Passenger Transport : Assessment of the actual and potential market

Sur cette base, et en tenant compte des connaissances que la DG TREN a gagné auparavant dans le domaine du transport aérien en ce qui concerne la protection des passagers aériens, un document de consultation de la DG TREN a été établi, dans lequel les nombreux aspects du transport international des voyageurs par chemin de fer ont été éclairés du point de vue de la position des voyageurs en tant que consommateurs³. Eu égard à l'intention de la Commission de proposer début 2003 un règlement concernant les droits et les obligations des voyageurs par chemin de fer⁴, 52 questions et 30 mesures prises en considération ont été soumises dans le document de consultation. Les organisations et associations du secteur ferroviaire ont été invitées à prendre position.

Le 15 novembre 2002 a eu lieu à Bruxelles une audition concernant les droits et les obligations des voyageurs en trafic international ferroviaire. 27 organisations et associations y ont participé, à savoir : 5 organisations européennes et 13 organisations nationales de protection du consommateur, 5 associations ferroviaires représentant les entreprises de transport ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les organisateurs de voyages ferroviaires, ainsi que trois autres organisations traitant de cette matière, dont l'OTIF.

Les organisations de consommateurs ont salué l'initiative de la Commission européenne et ont présenté leurs souhaits. Les sujets suivants ont, entre autres, été traités : consultation de représentations de voyageurs lors des changements des horaires, une meilleure offre d'informations de la part des entreprises ferroviaires, une tarification transparente, l'accessibilité des gares et des trains pour les personnes à mobilité réduite, sécurité, propreté, droits au remboursement, ponctualité, dédommagement lors de retards et en raison d'autres insuffisances de qualité, traitement des réclamations.

De la part de l'OTIF l'attention a été attirée sur le fait que la nécessité de particulièrement protéger les droits des voyageurs en tant que consommateurs a joué un rôle important lors de l'élaboration de la nouvelle version des Règles uniformes CIV (RU CIV) dans le cadre de la révision de la COTIF, qui a été achevée avec l'adoption du Protocole de Vilnius. Il s'agissait toutefois principalement de créer une solution équilibrée sous forme d'un modèle législatif pour le contrat de transport. Bien que

les RU CIV aient un caractère contraignant, les transporteurs disposent d'une marge suffisamment large pour faire preuve de prévenance, dans leur intérêt commercial, vis-à-vis des voyageurs en tant que clients. Les RU CIV dans la version du Protocole de Vilnius accordent d'une part davantage de liberté contractuelle aux parties au contrat et précisent clairement, d'autre part, à l'article 5, que les transporteurs peuvent étendre leurs obligations et leur responsabilité vis-à-vis du voyageur.

Les représentants des associations ferroviaires ont présenté leur projet de „Charte pour les services voyageurs par chemin de fer“ élaborée par un groupe de travail de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et de la Communauté des chemins de fer européens (CCFE). Cette Charte devrait être considérée comme un engagement volontaire des entreprises ferroviaires. Les associations ferroviaires ont déclaré leur volonté de promouvoir les droits et les obligations des voyageurs et d'améliorer ainsi la qualité de leurs services. Elles ont signalé qu'elles étaient disposées à poursuivre le développement du projet de cette Charte en coopération avec les organisations de protection du consommateur.

Il est ressorti de la plupart des interventions des associations de consommateurs qu'elles préféreraient un règlement de la CE à un engagement volontaire des entreprises ferroviaires. Il s'est par ailleurs avéré que des mesures appropriées destinées à mieux informer les voyageurs de leurs droits (et obligations) déjà existant devaient être prises d'urgence. Ainsi p. ex., les principaux droits et obligations des voyageurs – y compris ceux ressortant des RU CIV – pourraient être résumés d'une manière compréhensible en tant que « Charte pour les services voyageurs par chemin de fer » et être affichés à un endroit bien visible dans les principales gares.

Le dépouillement des résultats de l'audition et des prises de position écrites⁵ relative au document de consultation, pour lesquelles le délai a été fixé jusqu'au 24 novembre 2002, devrait permettre de constater quels souhaits des voyageurs doivent faire l'objet d'un règlement et quels souhaits pourraient être pris en considération dans un accord entre les associations des deux parties, à savoir les entreprises ferroviaires et les voyageurs, sous forme d'une « Charte pour les services voyageurs par chemin de fer ».

(Traduction)

for international rail passenger services », OGM, Bruxelles, sont publiés sur le site Internet de la CE
www.europa.eu.int/comm/transport/rail/passengers/pass_en.htm#initiatives et
www.europa.eu.int/comm/transport/rail/library/ogm-report.pdf.

³ Egalement publié sur le site Internet de la CE
www.europa.eu.int/comm/transport/rail/passengers/pass_en.htm#initiatives.

⁴ Communication COM(2002) 18 final du 23.1.2002, partie 2, ch. 2.2.2.

⁵ Les prises de position seront publiées sur le site Internet de la CE.

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

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)

Réunions spéciales d'experts

Genève, 10-12 juin 2002 et 4-6 novembre 2002

Lors de sa 64^{ème} session (Genève, 18-21.2.2002), le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) a mandaté, sur proposition du Groupe de travail pour le transport de marchandises dangereuses (WP.15), un Groupe de travail, en faisant appel à des experts issus de tous les domaines concernés, d'examiner de quelle manière les obstacles empêchant l'entrée en vigueur de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) pourraient être supprimés (v. Bulletins 4/2001, p. 73 et 1/2002, p. 9). Un rapport sur les résultats ainsi que des propositions de modification des dispositions actuelles de la CRTD devrait être soumis au CTI en 2003, afin de pouvoir, le cas échéant, adopter une nouvelle Convention en 2004.

Le Groupe de travail s'est réuni sous la présidence des Pays-Bas pour sa première session du 10 au 12 juin 2002 et pour sa deuxième session du 4 au 6 novembre 2002 à Genève. Dans les deux cas, une participation trop faible des Gouvernements des Etats membres a été déplorée (première session : 8 Etats membres, deuxième session : 5 Etats membres).

Afin de recenser les motifs empêchant les Etats à adhérer à la CRTD, le Secrétariat de la CEE/ONU a procédé, l'an dernier, à une enquête auprès des Etats membres. Les experts ont disposé d'un résumé des résultats et il a été procédé à leur dépouillement.

A l'issue d'une discussion de principe, le Groupe de travail a provisoirement maintenu, malgré les objections des associations des modes de transport terrestres, notamment de la route et du chemin de fer, le domaine d'application de la CRTD, c'est-à-dire son application à tous les modes de transport terrestres, ainsi que le concept de principe, à savoir une responsabilité objective et sa « canalisation » sur le transporteur. La représentante de l'OTIF a attiré l'attention sur le fait qu'une nouvelle définition du terme « transporteur »

serait nécessaire en raison de la nouvelle situation dans le domaine ferroviaire, à savoir la séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure, si le concept de principe mentionné devait être maintenu. Une nouvelle proposition à ce sujet est attendue de l'OTIF, en accord avec le Comité international des transports ferroviaires (CIT). Cette proposition fera l'objet des délibérations lors de la prochaine session.

Le niveau des limites de responsabilité et l'assurance obligatoire constituaient, dans les réponses des Etats membres à l'enquête, les obstacles à une adhésion à la CRTD les plus souvent cités. Par conséquent, le Groupe de travail a examiné la possibilité d'abaisser les limites de responsabilité et d'assouplir l'obligation d'assurance. Une proposition du Président visant à prévoir pour chaque mode de transport une limite différente a été examinée. Il n'a toutefois pas encore été possible de décider des montants concrets. Etant donné que la protection des victimes constitue l'objectif principal de la Convention, il était évident que les limites de responsabilité ne pourraient pas être abaissées au-dessous d'un certain seuil.

Lors du traitement de la question de la possibilité d'assurer les dommages occasionnés à dans le cadre d'un transport de marchandises dangereuses, les résultats de la réunion de consultation des organismes et de la profession des assurances sur le projet d'une Convention européenne relative à la responsabilité en cas de dommages survenant lors du transport de marchandises nocives et dangereuses sur les voies de navigation intérieure (CRDNI, v. Bulletin 2/2001, p. 29) auprès de la Commission centrale pour la navigation rhénane (Strasbourg, 18.12.2001) s'est avéré une aide.

Dans le cadre de la discussion sur la question de savoir si une période transitoire devait être prévue, au cours de laquelle certains ou tous les modes de transport pourraient être exemptés de l'obligation d'assurance, l'argument, selon lequel cette obligation ne serait économiquement pas supportable pour les petites entreprises, notamment dans le domaine du transport routier et de la navigation intérieure, a suscité des réserves du point de vue du Droit communautaire, au cas où une telle exemption ne pourrait profiter à tous les modes de transport. Cette question n'a également pas pu être réglée définitivement.

La prochaine réunion spéciale du Groupe d'experts devrait se tenir du 19 au 21 mai 2003. Une participation plus importante serait souhaitable pour pouvoir poursuivre les travaux avec succès. Lors du rapport à l'occasion de la prochaine session du CTI, l'attention

des Gouvernements sera portée sur ce problème.
(Traduction)

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

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

Groupe de rédaction

Rome, 22-25 octobre 2002

Le Groupe de rédaction, dans lequel était également représenté le Secrétariat de l'OTIF, s'est à nouveau réuni sous la présidence de M. Kreuzer (Allemagne), afin de procéder aux adaptations nécessaires suite aux délibérations de la deuxième session conjointe du Comité d'experts gouvernementaux (Rome, 17-19.6.2002).

Les questions relatives au matériel roulant ferroviaire affecté à des services publics et la question des droits en cas d'insolvabilité ont constitué les points centraux.

Le Groupe de rédaction a également remanié une proposition de texte du Groupe de travail ferroviaire concernant la protection de la possession paisible d'un bailleur à court terme et la question de la responsabilité de l'organe de surveillance vis-à-vis des Etats qui ne sont pas membres de l'OTIF.

Le texte préparé par le Groupe de rédaction constituera la base des délibérations de la troisième session conjointe qui se tiendra du 5 au 13 mai 2003 à Berne.
(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Versailles

Arrêt du 14 mai 2002

Spécialement en matière de prescription, ce sont les dispositions des RU CIM qui s'appliquent aux transports internationaux de marchandises par voie ferrée; uniquement les questions non

réglées dans ces dispositions spéciales sont à apprécier selon le droit national.¹

Cf. articles 1 et 58 CIM

Faits et procédure

A partir de 1987, Socodis Conditionnement SA qui commercialise des litières pour chats a confié à la Transfesa Sàrl le transport par rail d'Espagne en France d'importants tonnages d'argile destinés à leur fabrication.

Le 14 décembre 1991, Transfesa Sàrl a informé Socodis Conditionnement SA de ce qu'en raison de la nécessité de réviser ses wagons et compte tenu d'engagements pris envers d'autres transports, le programme de chargement que celle-ci souhaitait ne pourrait pas être assuré pendant une période d'un mois ou deux.

Par lettre du 28 janvier 1992, Transfesa Sàrl a indiqué à Socodis Conditionnement SA que les wagons étaient redevenus disponibles et l'a invitée à régler les factures du 27 novembre 1991 d'un montant global de 488'785.40 FF (74'514.85 €).

Se prévalant de l'inexécution fautive de ses obligations contractuelles, par Transfesa Sàrl, Socodis Conditionnement SA l'a assignée devant le Tribunal de commerce de Paris en paiement d'une provision à valoir sur son prétendu préjudice et en désignation d'expert aux fins de le déterminer.

Transfesa Sàrl a demandé reconventionnellement le règlement de ses factures et la société Socodis Finance "Socofi" est intervenue volontairement à l'instance.

Par jugement rendu le 22 juin 1993, cette juridiction estimant ne pas devoir déclarer responsable Transfesa Sàrl, a débouté Socodis Conditionnement SA de toutes ses prétentions à son encontre et l'a condamnée à verser à Transfesa Sàrl la somme de 586'940 FF (89'478.43 €) outre une indemnité de 8'000 FF (1'219.59 €) en vertu de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ainsi qu'aux dépens.

Sur l'appel des sociétés Socodis Conditionnement SA et Socofi, la Cour d'Appel de Paris par arrêt du 14 juin 1995 relevant le caractère fautif de l'interruption des prestations de transport de Transfesa Sàrl, mais constatant l'absence de preuve d'un préjudice en relation

¹ Voir Bulletin 4/1998, p. 194, Cour de Cassation de France, arrêt du 9.12.1997.

directe avec la faute commise, a débouté les appelantes de leurs demandes et infirmant le jugement déféré sur les factures impayées a rejeté la demande de Transfesa Sàrl à ce titre en faisant droit à l'exception de prescription fondée sur l'article 108 du Code de commerce, devenu L 133-6 invoquée par les sociétés Socodis.

Sur le pourvoi formulé par Transfesa Sàrl, la Cour de Cassation, par arrêt du 9 décembre 1997, rectifié le 23 juin 1998 soulignant que la Cour d'Appel, en accueillant cette fin de non recevoir sans rechercher, s'agissant de transports internationaux de marchandises par voie ferrée, si les dispositions des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises dites RU CIM de la Convention de Berne du 9 mai 1980, spécialement en matière de prescription, ne devaient pas recevoir application, n'avait pas donné de base légale à sa décision, a cassé l'arrêt le 14 juin 1995 mais seulement en ce qu'il a rejeté la demande de Transfesa Sàrl et renvoyé l'affaire et les parties devant la Cour d'Appel de Versailles.

Les sociétés Socodis ont saisi la Cour de ce siège.

Les parties ont conclu et l'affaire a été plaidée à l'audience du 14 mars 2000.

Par arrêt du 20 juin 2000, la Cour a déclaré les sociétés Socodis Conditionnement SA et Finance irrecevables en leurs demandes de provision et d'expertise et ordonné, avant dire droit sur la demande de paiement des factures de Transfesa Sàrl, la réouverture des débats en enjoignant à Socodis Conditionnement SA, destinataire des marchandises, de produire la ou les lettres de voiture concernant les transports ayant fait l'objet des factures litigieuses et la liste des lignes prévues aux articles 3 et 10 de la Convention de Berne du 9 mai 1980 dite COTIF visée à l'article 1 des RU CIM les concernant et, à défaut, à toute partie intéressée d'y procéder, invité les parties à s'expliquer sur les conditions des transports litigieux, afin de pouvoir déterminer si ces derniers rentrent dans le champ d'application de la Convention susvisée au sens de l'article 1, § 1 des RU CIM ou s'ils peuvent faire l'objet d'une des exceptions définies à l'article 2 et de fournir les renseignements indispensables pour se prononcer, le cas échéant, sur le point de départ de la prescription conformément à l'article 58, § 2, lettre c), ch. 2 des RU CIM et réservé toutes les autres prétentions ainsi que les dépens.

Les sociétés Socodis soutiennent que la CIM ne peut recevoir application en l'espèce, dès lors qu'il n'est pas démontré que les marchandises voyageaient sous

couvert d'une lettre de voiture directe et empruntaient les lignes inscrites à la Convention en soulignant que même si tel devait être le cas, cela n'aurait aucune incidence eu égard aux termes de l'article 58, § 1 prévoyant une prescription d'un an hormis les actions visées aux lettres a) et e) qui, selon elle, ne correspondent pas à la demande reconventionnelle de Transfesa Sàrl.

Elles estiment que celle-ci est prescrite sur le fondement de l'article L 133-6 du Code de Commerce à défaut d'acte interruptif au sens de l'article 2244 du Code Civil, comme de toute fraude de leur part susceptible de leur rendre cette prescription inopposable.

Elles soulèvent donc l'irrecevabilité comme tardive de la prétention formée par la Transfesa Sàrl et sollicitent son débouté et une indemnité de 30'000 FF (4'573.47 €) en vertu de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Transfesa Sàrl demande à la Cour de constater que les gares de départ et d'arrivée figurant bien sur la liste des lignes ouvertes au trafic CIM, l'application de la Convention de Berne au litige ne saurait être sérieusement discutée et que la prescription annale n'est pas acquise.

Elle sollicite la condamnation in solidum des sociétés Socodis au paiement de la somme de 589'940 FF (89'478.49 €) outre les intérêts au taux légal à compter de la saisie conservatoire du 14 mai 1992 correspondant aux prestations de transport effectuées entre octobre et décembre 1991, deux millions de FF de dommages et intérêts (304'898.03 €) et une indemnité de 100'000 FF (15'244.90 €) au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Motifs de l'arrêt

Considérant qu'en vertu des dispositions de l'article 954 alinéa 2 du Nouveau Code de Procédure Civile dans leur rédaction issue du décret n° 98-1231 du 28 décembre 1998, les parties doivent reprendre, dans leurs dernières écritures, les prétentions et moyens présentés ou invoqués dans leurs conclusions antérieures à défaut elles sont réputées les avoir abandonnées et la Cour ne statue que sur les dernières conclusions déposées;

Considérant que sont soumises aux prescriptions du texte précité toutes les conclusions successives qui avant la clôture de l'instruction déterminent l'objet du litige ou soulèvent un incident de nature à mettre fin à l'instance;

Que tel est le cas des ultimes écritures des parties déposées postérieurement au précédent arrêt du 20 juin 2000;

Considérant que Transfesa Sàrl ayant conclu en dernier lieu, le 8 janvier 2001, exclusivement sur l'application de la Convention de Berne a ainsi abandonné tous les autres moyens précédemment articulés, le 11 décembre 1998 au soutien de ses prétentions;

Considérant qu'aux termes de l'article premier, § 1 des Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des marchandises dites RU CIM de la Convention de Berne du 9 mai 1980 relative aux transports ferroviaires internationaux dite COTIF, ces Règles uniformes s'appliquent, sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention;

Considérant que les factures dont le paiement est recherché par Transfesa Sàrl ont trait à des prestations de transport ferroviaire effectuées au cours des mois d'octobre, novembre et décembre 1991, entre l'Espagne et la France, pays signataires de la Convention de Berne, à partir des gares de départ d'Aranjuez et de Meco jusqu'à la gare d'arrivée de Villefranche s/Saône comme en font foi les lettres de voiture directes produites par l'intimée, lesquelles figurent toutes sur la liste susvisée, tandis qu'aucun de ces envois n'est susceptible de constituer une des exceptions énoncées à l'article 2 des RU CIM qui s'avèrent donc applicables au litige en cause;

Considérant que selon l'article 58, § 1 desdites RU CIM l'action née du contrat de transport est prescrite pour un an hormis les cas visés aux lettres a) et e) dont la demande reconventionnelle de Transfesa Sàrl ne ressort pas ;

Que le § 2, lettre c) ch. 2, stipule la prescription court pour l'action en paiement du prix du transport s'il n'y a pas eu règlement du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;

Considérant qu'en dépit de l'injonction faite à cet égard aux parties lors du prononcé de l'arrêt du 20 juin 2000, aux fins de recueillir les renseignements pour déterminer le point de départ de cette prescription annale

conformément à l'article 58, § 2, lettre c), ch. 2 des RU CIM, celles-ci n'y ont pas déféré;

Que la Cour est donc dans l'obligation de se référer à cet effet aux seuls éléments dont elle dispose;

Considérant qu'en l'espèce, les prestations ferroviaires en question ont été réalisées au cours des mois d'octobre à décembre 1991 et que même en retenant la date la plus favorable à l'intimée qui est celle de l'émission des factures entre le 27 novembre 1991 et 27 février 1992 comme terme de la livraison antérieure des marchandises au destinataire, la demande reconventionnelle en paiement ayant été formée par Transfesa Sàrl pour la première fois seulement par conclusions du 30 mars 1993 est prescrite,

Qu'il suit de là que cette prétention sera déclarée irrecevable;

Considérant que la demande en dommages et intérêts de Transfesa Sàrl dont elle n'a pas même précisé le fondement sera rejetée;

Considérant que l'équité commande d'accorder à la société Socodis Conditionnement une indemnité de 3'500 € en application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

Par ces motifs

Statuant publiquement, contradictoirement et en dernier ressort, sur le renvoi après cassation de la décision de la Cour d'Appel de Paris du 14 juin 1995, par arrêt du 9 décembre 1997 rectifié le 23 juin 1998 de la Cour de Cassation,

Vu l'arrêt de la Cour de ce siège du 20 juin 2000,

Infirme le jugement du Tribunal de Commerce de Paris du 22 juin 1993 en ses dispositions déférées, et statuant à nouveau,

Déclare Transfesa Sàrl irrecevable en sa demande en paiement de factures comme prescrite en application de l'article 58, § 2, lettre c), ch. 2 des RU CIM,

La déboute de sa demande en dommages et intérêts,

La condamne à verser à Socodis Conditionnement SA une indemnité de 3'500 € sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,

La condamne aux dépens d'appel qui seront recouverts par la SCP Debray-Chemin, avoués, conformément à

l'article 699 du Nouveau Code de Procédure Civile.

(Communication directe)

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Réunion conjointe Commission d'experts du RID – ILGGRI

Berne, 22 novembre 2002

Rapport, conclusions

Introduction

L'idée pour cette réunion remonte à la première session de l'ILGGRI fin janvier 2002 à Amsterdam. Le représentant de la Suisse avait alors présenté pour la première fois l'approche suisse d'une évaluation générale et quantifiée des risques et mesures en matière de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, approche qui, aujourd'hui, est plus largement connue. Faute de temps, il n'a pas été possible de discuter de cette approche à Amsterdam. L'on était toutefois convenu qu'en raison de son importance, cette discussion ne devait pas simplement être reportée à une session ultérieure, où il manquerait probablement à nouveau le temps nécessaire, mais qu'elle devait faire l'objet d'une réunion particulière organisée par l'Office central pour les transports internationaux ferroviaires. Par la suite, l'on s'est rapidement rendu compte de l'utilité d'y faire participer la Commission d'experts du RID.

Le 28 août 2002, la Commission d'experts du RID et l'ILGGRI ont été invités à une réunion conjointe, compte tenu de la conviction que se recoupent les intérêts des deux parties, à savoir d'une part la Commission d'experts du RID, en tant qu'organe de l'OTIF doté de compétences de décision dans le domaine d'une réglementation uniforme relative au transport de marchandises dangereuses et d'autre part l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectors) en tant que plate-forme de discussion des autorités de surveillance européennes en matière de technique ferroviaire. Cette réunion avait pour but de fournir un aperçu tant sur les différentes méthodes d'évaluation générale et quantifiée des risques

et mesures connues – évaluation qui finalement doit constituer, au niveau des autorités, un élément central de toute conception de surveillance en matière de sécurité – que sur les efforts de la Commission d'experts du RID visant à augmenter, à partir de propositions de son Groupe de travail « Technique des citernes et véhicules », la sécurité du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. La discussion devait montrer dans quelle mesure des considérations communes pouvaient être formulées en vue des travaux futurs.

De quoi s'agit-il ?

- La sécurité ferroviaire est aujourd'hui plus que jamais une « affaire publique », ce qui signifie finalement qu'il est nécessaire d'apporter la preuve au public d'un degré de sécurité adéquat et suffisant. Cela nécessite une vue d'ensemble qui ne doit pas se limiter à la sécurité interne du système (c.-à.d. la « safety » au sens restreint) qui n'est plus simplement confiée aux chemins de fer.
- Dans ce domaine ont été réalisés, dans les dernières années, des développements importants, tant au niveau législatif (voir p. ex. la législation suisse en matière de protection de l'environnement), que structurel (notamment suite à la réforme ferroviaire européenne) et méthodique (p. ex. fortement influencés par les discussions concernant la sécurité de longs tunnels ferroviaires). Dernièrement, le potentiel de risque à prendre en considération a encore été étendu. Les questions ayant trait à la sûreté entrent en jeu avec une dimension toute nouvelle.
- Ce développement s'exprime entre autres par des exigences constamment accrues et complétées envers les chemins de fer et les parties impliquées dans son environnement, avec un besoin d'apport de preuve accru dans le cadre d'une optique de plus en plus « intégrée ».
- Ce développement s'exprime également par une « internationalité » nouvelle et complétée, avec un besoin d'harmonisation renforcé, qui explique également la Directive de l'UE relative à la sécurité ferroviaire prévue. L'approche qui y est poursuivie au moyen des objectifs de sécurité communs (OSC), les méthodes de sécurité communes (MSC) et les indicateurs de sécurité communs (ISC) se situe entièrement sur cette ligne.

- De nombreuses questions demeurent toutefois en suspens. Du point de vue méthodique, il n'y a pas de consensus, si l'on considère les différentes approches d'une évaluation générale. Une insécurité est créée par une coopération modifiée et pas encore consolidée entre les parties impliquées avec des nouveaux acteurs (qui doivent encore apprendre à communiquer les uns avec les autres) et de nouvelles responsabilités/de nouveaux interfaces. Il est important de poursuivre une ligne raisonnable avec suffisamment de force et de capacité de s'imposer. Il existe toutefois le danger d'un activisme exagéré, d'une part en raison de la présence de trop de « cuisiniers », éventuellement aussi en raison d'une peur des médias et de l'opinion publique, et d'autre part une opposition fondamentale et un manque de compréhension pour les besoins d'aujourd'hui de la part des milieux conservateurs du chemin de fer. Il convient finalement de maintenir au chemin de fer, qui est un moyen de transport sûr, les conditions pour une exploitation concurrentielle, flexible et rentable.

Il s'agit, par conséquent, du futur traitement de la sécurité ferroviaire avec des conditions modifiées dans le sens d'une « technique de sécurité nouvelle et complète ».

Fonction de l'ILGGRI ; relation avec la Commission d'experts du RID

Au début de cette réunion s'est montrée la nécessité de se pencher un peu plus en détail sur le « phénomène » ILGGRI, afin de faire apparaître son rôle en comparaison avec celui de la Commission d'experts du RID.

L'ILGGRI doit être compris comme une réaction à l'importance accrue de la coopération internationale au niveau des autorités de surveillance ferroviaire dans le cadre de la réforme des chemins de fer en Europe. Sa valeur particulière qui devrait garder son attrait à l'avenir, découle du concept d'une plate-forme de contact informelle qui, grâce à une institutionnalisation minimale sans siège fixe, une limitation à, en principe, l'anglais en tant que langue de travail, ne requiert pas de budget particulier et donc pas de financement spécifique, peut traiter de manière flexible les problèmes qui se posent, peut facilement organiser les contacts nécessaires, également vers l'extérieur, avec des organisations ou des personnes et peut, de fait, grâce au poids des différents membres, mobiliser des effets.

Dans le cas de la Commission d'experts du RID, il s'agit, en revanche, d'un instrument de décision établi sur une base de droit international public, avec une fonction décisive dans un contexte aujourd'hui mondial, qui garantit pour tous les modes de transport une législation harmonisée dans le domaine du transport de marchandises dangereuses. Cette fonction doit évidemment ne pas être mise en question par le programme de l'ILGGRI, en travaillant de manière redondante ou en court-circuitant les voies de décision. D'un autre côté, il devrait s'avérer utile à l'avenir, d'entretenir un contact qui selon les besoins, est mis à profit selon la situation, tout en tenant compte de son propre rôle et de ses propres possibilités.

Différentes approches d'une « évaluation intégrée de la sécurité basée sur le risque »

Il ne s'agit pas ici de décrire en détail les quatre approches différentes présentées dans le cadre de cette réunion. A cette fin, il est renvoyé au site Internet de l'OTIF, où l'ensemble de la documentation de la réunion est librement accessible.

L'**approche suisse** est basée sur une législation en matière d'environnement promulguée relativement tôt, notamment sur l'« ordonnance sur les accidents majeurs » qui porte tant sur les personnes touchées que sur l'environnement. D'une grande influence ont été de graves accidents (Zurich-Affoltern) qui ont souligné la nécessité d'une évaluation des risques et des mesures basée sur la quantité et couvrant l'ensemble du territoire. Le résultat consiste en une méthode à structure transparente et basée sur la preuve qui permet, tant pour l'ensemble du réseau que pour certaines projets de lignes nouvelles, d'évaluer le respect d'une sécurité acceptable définie (« ligne d'acceptabilité » en tant que courbe de sommes de valeurs limites acceptables à l'intérieur du diagramme de probabilité et de gravité). A partir de certaines matières de référence dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, l'application de cette méthode à l'ensemble du réseau a montré qu'il existe des risques humains intolérables sur 34 km du réseau ferroviaire suisse. Le Ministère compétent a conclu un accord avec les principaux partenaires (Chemins de fer fédéraux suisses, entreprises chimiques transportant des matières dangereuses) prévoyant toute une série de mesures qui, ensemble, permettent de remédier à la situation. Dans le contexte international se posent toutefois quelques questions : comment peut-on éviter que le concept de mesures suisse ne devienne une initiative isolée ? La méthode peut-elle être améliorée en travaillant, en fonction de l'application (protection civile, optimisation des mesures de sécurité) avec ou

sans coefficient d'aversion ? L'égalité de traitement entre le rail et la route est-elle assurée ?

L'**approche des Pays-Bas** s'appuie sur des travaux de base méthodiques (définition du système, analyse quantifiée du risque, critères d'évaluation) qui sont également utilisés dans l'approche suisse. Elle est appliquée lorsqu'il s'agit de la sécurité externe (« external safety »), limitée aux risques humains [le « Safety Case » d'un tunnel fait p. ex. partie de la sécurité interne (« internal safety »)]. L'application, dans une large mesure, de cette approche se traduit par une politique modifiée, avec une législation adaptée, qui influe également sur la structuration du réseau ferroviaire et sur l'exploitation, et fournit de nombreux « produits », telle qu'une carte des risques à l'échelle nationale.

Dans le cas de l'**approche française** GAME (globalement au moins équivalent), il s'agit d'une approche volontairement pragmatique qui part de connaissances connues et reconnues. Des suppositions douteuses, concernant par exemple le comportement humain, doivent ainsi être évitées. L'approche est applicable à tous les modes de transport en tant que processus de preuve systématique, clairement déterminé, avec un objectif général conformément à la loi. Des considérations coûts/utilité ne font, en principe, pas l'objet de l'approche GAME. Elles sont plutôt une conséquence, actuellement entre autres en relation avec des initiatives au niveau législatif visant à renforcer la sécurité du chemin de fer, qui doivent par ailleurs tenir compte des exigences du Droit communautaire.

L'**approche du Royaume-Uni** est basée sur la conviction que le risque doit finalement être considéré comme un problème général de la société qui, partant des principaux domaines à risque, requiert des exigences politiques quant à la manière de l'aborder. Au centre doit se trouver un processus de décision basé sur le risque, mené selon le principe ALARP (as low as reasonably practicable) et soutenu par des critères d'importance du risque. Le calcul de l'utilité, qui peut être, le cas échéant, varié, pour influencer au niveau politique la relation coûts/utilité, doit également faire partie d'un tel processus. Cela introduit des insécurités qui doivent être transparentes en les comparant avec les données connues (best practice) et non pas avec des conceptions théoriques/absolues.

L'évolution dans le domaine du RID

Suite à une série d'accidents, un groupe de travail national, soutenu par des experts internationaux, avait été créé en Allemagne avec pour mandat, d'indiquer des

mesures au niveau de la technique et de l'exploitation permettant d'améliorer le niveau de sécurité dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises dangereuses et, si possible, de les évaluer. Le rapport de ce groupe, qui comprenait un grand nombre de propositions de mesures, a été transmis à la Commission d'experts du RID. Celle-ci a décidé de confier une partie des propositions ayant une portée plutôt technique à un propre Groupe de travail « Technique des citernes et véhicules » et de traiter elle-même les autres propositions, en particulier celles ayant trait à la télématique et à l'exploitation.

Les propositions du Groupe de travail « Technique des citernes et véhicules » du RID ont été présentées. La Commission d'experts du RID les a examinées à l'occasion d'une session précédant la réunion conjointe avec l'ILGGRI et a pris des décisions qui vont au-delà de la délimitation traditionnelle du RID :

- tampons à haute performance pour wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport de matières particulièrement dangereuses
- éléments d'absorption de l'énergie pour wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport de matières particulièrement dangereuses
- conception des constructions annexes sur des wagons-citernes.

La Commission d'experts vise ainsi la sécurité ferroviaire au sens large. Elle formule des exigences aux interfaces entre les règles spécifiques pour le transport de marchandises dangereuses et leur mise en œuvre dans les domaines de la technique ferroviaire et la gestion qui doivent également être jugées selon les critères d'une évaluation générale du risque.

Le Groupe de travail sera par ailleurs maintenu. Il a obtenu des mandats supplémentaires qui confirment l'optique élargie de la Commission d'experts du RID.

Expériences, perspectives

La réunion conjointe Commission d'experts du RID – ILGGRI n'avait pas pour but de tirer des conclusions concrètes ou même de décider des mesures. L'objectif majeur consistait à essayer de fournir un aperçu des principales approches d'une évaluation générale de la sécurité et des mesures basée sur le risque et de permettre des considérations en ce qui concerne l'utilité tant pour la Commission d'experts du RID que pour l'ILGGRI, respectivement les autorités de surveillance ferroviaire qui y sont représentées.

Dans ce sens, il convient de retenir ce qui suit :

- Le spectre et la manière de considérer la sécurité tant dans le domaine ferroviaire qu'en général ont été récemment élargis et systématisés. Les expériences fondamentales en matière de technique de sécurité sont confirmées ; elles sont toutefois intégrées dans une « nouvelle pensée » marquée par une approche systématique basée sur le risque et s'orientant sur la preuve. Cela nécessite en revanche des critères d'acceptation du risque.
- Les approches susmentionnées présentent certes des différences sensibles, notamment en ce qui concerne la philosophie de base liée au risque et au spectre d'application. Elles comportent toutefois de nombreux points communs. Les différents éléments de la nouvelle pensée et d'une technique de sécurité générale sont contenus dans chacune des approches. Leur application se fait chaque fois dans le cadre d'un processus défini.
- Dans cette mesure, les approches sont interchangeables, ce qui prouve en même temps qu'elles ne doivent pas avoir un caractère absolu. Il s'agit finalement de **méthodes** qui, en fonction du cas d'application clairement défini (évaluation de projets de nouvelles constructions, optimisation de mesures de sécurité, amélioration au niveau législatif, protection civile) sont plus ou moins appropriées et liées à une problématique et une insécurité plus ou moins importante.
- Ces enseignements ont indubitablement une importance pour l'ILGGRI, respectivement les autorités de surveillance ferroviaire, étant donné qu'elles montrent qu'un processus important sera encore nécessaire afin de se faire une opinion et de parvenir à un consensus et de pouvoir concrétiser les objectifs, les méthodes et les indicateurs de sécurité communs (OSC, MSC, ISC) visés par la Directive européenne sur la sécurité.
- Ils sont également importants pour la Commission d'experts du RID, étant donné qu'elles montrent clairement que le développement des règlements doit suivre une « nouvelle technique de sécurité » intégrée, basée sur le risque et orientée sur la preuve.

(Traduction)

Visite auprès des Chemins de fer de la République Islamique d'Iran (RAI)

Téhéran, 10-13 décembre 2002

Le Directeur général a séjourné, sur invitation des Chemins de fer de la République Islamique d'Iran (RAI) (Iranian Islamic Republic Railways), du 11 au 13 décembre 2002, à Téhéran. L'objectif de ce voyage consistait à approfondir les relations entre l'OTIF, respectivement l'Office central, et l'Etat membre Iran qui est actuellement représenté au sein du Comité administratif de l'OTIF. Cet Etat, à la fois membre de l'OTIF et de l'OSJD, se situe, du point de vue de la géographie des transports, dans une position importante qui revêt également une grande importance pour l'Europe, dans l'optique d'une amélioration des chances du chemin de fer dans un espace géographique accru, en particulier dans le domaine du transport des marchandises. L'OTIF est appelée, en particulier eu égard à l'adhésion prévue de l'UE à la COTIF 1999, à jouer un rôle actif en coopération avec l'Iran.

La République Islamique d'Iran, avec un réseau ferroviaire d'environ 7'000 km, dont 1'200 km à double voie et dont les débuts remontent à plus d'un siècle, se situe à l'interface de deux axes importants, à savoir d'une part un axe Ouest/Est empruntant les voies terrestres, qui passe par la Hongrie, la Serbie, la Bulgarie et la Turquie et le nord de l'Iran pour aboutir en Chine en passant par le Turkménistan, l'Ouzbékistan et le Kazakhstan, et d'autre part un axe Nord/Sud qui part de la République russe, rejoint l'Iran par des liaisons maritimes à partir de la Mer Caspienne, pour rejoindre, par voie terrestre, les ports iraniens situés dans le Golfe persique et dans le Golfe d'Oman. Ces ports assurent le transit par voie maritime à destination de l'Inde et de l'Asie du Sud-Est. Une liaison terrestre est prévue, à long terme, vers le Pakistan et l'Inde, qui pourrait, par ailleurs, être liée à l'axe Ouest/Est, respectivement ses tronçons vers l'Europe. Une ligne nouvelle relativement courte vers la frontière entre l'Iran et le Turkménistan crée une liaison avec la Chine, revitalisant ainsi la fameuse « Route de la soie ». Dans une optique élargie avec vue sur l'Europe de l'Est et le Caucase, l'axe Ouest/Est mentionné peut être affecté au corridor TRACECA qui, en Europe de l'Est, inclut l'Ukraine et la Roumanie, des liaisons maritimes par la Mer Noire, une prolongation par voie terrestre à travers la Géorgie et l'Azerbaïdjan ainsi que des lignes maritimes par la Mer Caspienne avec un raccord à la nouvelle Route de la soie au Turkménistan. Les axes esquissés devraient, à long terme, indubitablement jouer un rôle accru dans le domaine du transport des

marchandises par chemin de fer. Les pronostics prévoient un important potentiel de transport pour ces deux axes. L'Iran joue un rôle clé, ce dont il est conscient. Cela s'exprime par un programme de développement de l'infrastructure ferroviaire extrêmement ambitieux. Il est prévu de construire 9'000 km de nouvelles lignes ferroviaires dans un espace de vingt ans. 3'000 km sont en construction et 6'000 km sont au stade de la planification. Dans le meilleur des cas, l'on prévoit la construction de 500 km de lignes nouvelles par an, ce qui serait un record. La priorité absolue est accordée à la nouvelle ligne principale d'une longueur de 900 km entre Mashhad et Bafq qui permettra de relier l'Asie centrale aux ports du Golfe d'Oman. Un programme tout aussi ambitieux porte sur le matériel roulant. Avec la réalisation de ces projets, des taux d'accroissement de 6 % à 7 % sont attendus. D'autres problèmes plutôt liés à l'exploitation et notamment aux conditions juridiques concernant le transport international de marchandises et aux conditions aux points frontières devront toutefois également être résolus. Pour cette raison, l'Iran est particulièrement intéressé à une participation d'organisations internationales telles que l'OTIF.

Afin d'améliorer le chemin de fer, un processus de réforme ferroviaire a également lieu en Iran, processus dont les arrières plans et les objectifs peuvent être comparés à celui en Europe. Dans ce contexte, l'Iran poursuit un chemin intéressant. Un point fort consiste en une démarche conséquente et graduelle vers une privatisation de tous les domaines partiels du chemin de fer qui se prêtent à une telle mesure, notamment la maintenance, y compris le renouvellement, en particulier du matériel roulant. Le potentiel de sous-traitance à des entreprises privées s'étend également à l'infrastructure, à la planification et au renouvellement de l'infrastructure ainsi que différentes parties de l'exploitation. Il en ressort pour ainsi dire un « processus de privatisation du bas vers le haut » avec pour objectif d'amincir l'entreprise ferroviaire, de mettre à profit les possibilités de rationalisation et de diminution des coûts. L'entreprise ferroviaire garde toutefois la direction. Dans un premier temps, la question de savoir comment seront réglées au niveau institutionnel les relations Etat/entreprise ferroviaire et infrastructure/trafic joue un rôle secondaire. Une première réforme structurelle a déjà eu lieu avec des responsabilités largement indépendantes dans les domaines trafic de marchandises et trafic voyageurs. Les prochaines étapes dépendront toutefois de l'entreprise ferroviaire qui sortira du processus de privatisation. Celle-ci pourrait par exemple se concentrer sur la responsabilité du système, la politique en matière de développement et la conduite du processus d'extension

ainsi que sur la qualité et la sécurité, alors que des parties indépendantes de l'entreprise seraient responsables de la gestion de l'infrastructure et du trafic, en coopération avec un certain nombre d'entreprises entièrement soumises au principe de la concurrence. Dans un tel développement du bas vers le haut, la question de l'« entreprise intégrée » qui est fortement discutée en Europe, est plutôt de second ordre.

Un problème particulier se pose pour l'Iran suite aux sanctions mises en place par les Etats-Unis d'Amérique. Au sein des RAI est réalisé un large concept de technologie de l'information qui s'étend à tous les domaines partiels et sert tant à des processus efficaces qu'à un flux des informations qui livre les données de direction nécessaires. De tels projets existent également pour le domaine des transports internationaux, l'Iran pouvant avec son niveau élevé déjà atteint, jouer un rôle majeur dans la coopération avec ses voisins. Les restrictions auxquelles est soumis l'Iran, empêchent que la nouvelle technologie, notamment dans le domaine des logiciels, puisse être utilisée. En règle générale, il n'est pas possible d'avoir recours au soutien nécessaire de la part des entreprises de développement de logiciels, ce au désavantage du trafic international ferroviaire dans la région.

L'évaluation du potentiel de développement du transport de marchandises par voie terrestre empruntant les corridors de transport affectant l'Iran et des chances du chemin de fer dans ce contexte met en évidence l'importance d'un droit de transport international ferroviaire harmonisé dans un espace étendu. Même si en fonction des intérêts respectifs dans une situation donnée, le SMGS gardera, jusqu'à nouvel ordre, son importance, il apparaît clairement que la COTIF devrait être appliquée dans un espace étendu, là où les conditions de marché sont données. La stratégie de l'OTIF sur la base de la COTIF 1999 est ainsi confirmée. Il est indubitablement correct, avec vue notamment sur le corridor Ouest/Est, de promouvoir de nouvelles adhésions à l'OTIF jusqu'en Asie centrale. Il pourrait s'agir soit d'Etats acceptant une double appartenance d'une part à l'OTIF et d'autre part à l'OSJD (Ukraine, Géorgie) ou de nouveaux membres (p. ex. l'Inde). L'optique à long terme devrait sans aucun doute consister à disposer d'un droit international ferroviaire harmonisé.

(Traduction)

Visite à l'Union arabe des chemins de fer

Alep, 14-16 décembre 2002

Au programme de contact du Directeur général figurait depuis longtemps une visite auprès des représentants de l'Union arabe des chemins de fer (UACF) à Alep, les premières relations ayant été nouées en 2001 à l'occasion d'un congrès à Rabat (Maroc) organisé par l'UACF. A l'époque, l'organisation d'un nouveau cours de formation de l'OTIF a déjà été discutée. Il était prévu, à l'origine, de lier la visite du Directeur général à Alep aux festivités à l'occasion du 100^{ème} anniversaire des Chemins de fer syriens et à un congrès international organisé dans ce contexte par l'UACF. En raison d'autres obligations, ce concept n'a cependant pas pu être réalisé. La visite a finalement eu lieu à la suite du voyage du Directeur général en Iran (v. p. 94).

La rencontre, qui s'est tenue les 14 et 15 décembre 2002, a fourni l'occasion d'approfondir les contacts personnels et de recevoir un rapport sur les manifestations autour du jubilé des Chemins de fer syriens. Différentes contributions concernant le programme du congrès de l'UACF ont déjà été publiées dans le numéro d'octobre du Bulletin de l'UACF. La collection complète des contributions de discussion dans le cadre du congrès, qui s'est tenu les 12 et 13 octobre 2002 à Alep, est également déjà disponible. L'on y trouve une contribution du Directeur général de l'Office central. Celle-ci peut, par ailleurs, être consultée en version française sur le site Internet de l'OTIF.

Un panel organisé dans le cadre du jubilé et le congrès qui s'est tenu par la suite ont une fois de plus montré où se situaient les problèmes de la plupart des chemins de fer arabes :

- Il ressort, dans de nombreux domaines, un retard par rapport aux chemins de fer modernes, notamment en Europe centrale. Une analyse détaillée et plutôt inquiétante de Mohamed Talaat Khattab dans le numéro d'octobre du Bulletin de l'UACF en apporte une preuve éloquente.
- Une des raisons principales consiste en des conditions défavorables créées par les Etats qui, en partie, empêchent manifestement que les chemins de fer combrent leur retard et saisissent leur chance par des mesures innovatrices :
 - Il manque une politique des transports

générale consistante, à l'intérieur de laquelle le chemin de fer joue un rôle clairement tourné vers le futur.

- Les chemins de fer sont soumis à de nombreuses restrictions et ingérences qui les empêchent de réaliser les recettes nécessaires, de se moderniser et de rationaliser. Ils sont en partie contraints de maintenir un niveau de personnel qui n'est plus justifié du point de vue du trafic et d'une exploitation moderne.
- Il existe encore de nombreuses autres restrictions au niveau du trafic national des différents Etats, mais aussi aux frontières, ce qui a des répercussions sur le trafic international.

Les chemins de fer ont formulé les revendications qui seraient appropriées pour parvenir à une amélioration de cette situation; elles ont été soumises notamment à la Ligue des Etats arabes, dont le siège est au Caire, et ce en partant du point de vue que les problèmes ne pouvaient pas être résolus uniquement au niveau national. Dans ce contexte, il convient de mentionner que conformément à une demande au sein du Comité administratif de l'OTIF, l'OTIF doit essayer d'entretenir des contacts, outre ceux avec l'UACF, également avec les responsables du domaine des transports au sein de la Ligue arabe des chemins de fer (tout comme avec l'Union des Etats du Maghreb).

Un résultat concret de la visite du Directeur général auprès de l'UACF a été la décision de préparer pour le premier trimestre 2004 un nouveau cours de formation de l'OTIF – il s'agira du quatrième – destiné aux Etats arabes. Le concept de ce cours se basera sur celui organisé pour l'Estonie en octobre 2002, en tenant compte des enseignements qui en ont été tirés. Un problème particulier consistera à assurer le financement qui offrira pour les participants des conditions attrayantes. Un prochain cours de formation en 2004 répond par ailleurs à la stratégie correspondante définie à l'occasion de la réunion de stratégie en mars 2002 à Berne.

(Traduction)

Bibliographie

Allégret Marc, *Transports publics de personnes et de marchandises – Loi d'orientation des transports intérieurs (L. n° 82-1153, 30.12.1982)*, Juris-Classeur commercial, fascicule 608 (y compris la mise à jour 8, 2000 au 31.3.2002)

Tout comme dans les autres fascicules de cette série de publications, le commentaire de la Loi d'orientation des transports intérieurs français (LOTI) est non seulement précédé d'un sommaire analytique et d'un index alphabétique, mais aussi d'un résumé des points-clés.

Parmi les principes fondamentaux est notamment mentionné ce qui suit :

- Le système de transports intérieurs conçu selon la LOTI doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.
- Le droit au transport doit être mis en oeuvre progressivement. L'utilisateur peut choisir librement le moyen de transport et l'entreprise qui lui conviennent.
- Une politique globale des transports établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et favorise leur complémentarité et leur coopération.

L'historique de la Loi dans son ensemble ainsi que les différentes dispositions qui ont donné lieu à des discussions, sont présentées. En relation avec différentes dispositions est citée la prise de position de la Commission européenne relative au projet de loi qui lui a été soumis par le Gouvernement français.

Les principes de la LOTI ont été présentés aux lecteurs de ce Bulletin dans un article du même auteur paru en 1984 (v. Bulletin 1-2/1984, p. 6-20). Ce nouveau commentaire est basé sur cette présentation, les explications ont été élargies et il a été tenu compte des 13 amendements de la LOTI intervenus depuis. Après une brève introduction est présentée l'articulation de la loi, les décrets d'application ayant été pris en considération. Cette nouvelle parution se distingue par la minutie connue de l'auteur.

Les explications relatives à la forme juridique de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) en tant qu'établissement public industriel et commercial, personne morale de droit public, dont la gestion est toutefois, pour l'essentiel, soumise à des principes du droit privé sont d'un intérêt particulier. Le « Réseau Ferré de France » (RFF), créé en 1997 en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est également présenté et la relation RFF-SNCF est brièvement mentionnée. Le RFF perçoit une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et rémunère la SNCF pour les missions qui lui sont confiées, notamment pour l'entretien des installations d'infrastructure.

Un chapitre respectif est consacré aux autres modes de transport. Par rapport à l'édition précédente, de nouveaux développements dans le domaine des transports de marchandises par route, issus de la législation communautaire qui vise une libéralisation, ont dû être pris en considération. Des explications supplémentaires ont trait entre autres aux nouvelles conditions pour la délivrance de licences ainsi qu'aux conséquences des licences communautaires et du cabotage sur les transports intérieurs français. A cela s'ajoutent les relations entre le transporteur principal et le transporteur sous-traitant qui ont, en partie, été revues.

Des contrats types à caractère supplétif ont été élaborés dans les années 1990 et approuvés par décrets, tant pour le domaine du transport routier que pour celui de la navigation intérieure. L'utilisateur trouve dans le présent fascicule une liste complète de ces contrats types qui sont considérés comme droit subsidiaire. En ce qui concerne leur contenu, il est renvoyé à la publication « Lamy transport 2001 ».

Certaines dispositions essentielles de la LOTI ayant été adaptées, au cours de ses vingt années d'existence, au développement dans le domaine des transports, l'auteur maintient son appréciation selon laquelle cette loi représente un sérieux effort d'organisation dans le domaine des transports intérieurs français, bien que tous les problèmes ne soient pas résolus. La présentation claire et compréhensible de la loi, dans laquelle sont présentés d'une part les principes fondamentaux de la politique des transports française et qui comprend d'autre part des dispositions normatives concernant notamment le trafic ferroviaire, peut être vivement recommandée aux lecteurs.

(Traduction)

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

L'ouvrage qui date de 1961 et dont la 2ème édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, compte 3'638 pages en deux classeurs. Une partie importante continue à être consacrée au commentaire de la loi allemande sur le transport des voyageurs dans sa version actuelle. Le texte de loi (dans la teneur de la publication de 1990) a entre temps subi plusieurs modifications, en dernier par la Loi du 27 avril 2002 sur l'égalité du traitement des personnes handicapées et sur la modification d'autres lois. Cette nouvelle loi prévoit que le plan des transports régionaux doit prendre en considération les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ce dans le but de parvenir, dans le domaine des transports régionaux publics, à une suppression des entraves à la mobilité. Par conséquent, l'obtention d'une autorisation de services de transport est soumise à la présentation, en tant que partie de la demande, des mesures destinées à atteindre ce but.

Le commentaire relatif à la disposition de la Loi sur le transport des voyageurs en ce qui concerne les transports au moyen d'autobus et de véhicules à location (§ 49) a été entièrement remanié dans le cadre de la livraison complémentaire 2/02. Plusieurs textes des autres règlements applicables au transport des voyageurs publiés dans cet ouvrage ont été mis à jour, entre autres également l'ordonnance relative à la compensation de services d'intérêt public dans le domaine des transports ferroviaires.

Le commentaire sur le droit de transport des voyageurs, dont le développement est suivi depuis des années dans cette rubrique, continue à répondre à son objectif de constituer un „garant pour un commentaire fondé et proche de la pratique du droit de transport des voyageurs“.

(Traduction)

Spera Kurt, *Handel- und Transport (Handbuch für Güterbeförderung in den Außenwirtschaftsbeziehungen)* (Commerce et transport (manuel pour le transport de marchandises dans les relations économiques extérieures)), éditions Logotrans, Logistik- und

Transport- Consult GmbH, 2002 Vienne, 546 pages, ISBN 3-901472-03-1

Cet ouvrage qui vient de paraître et dont le manuscrit a été achevé le 15 août 2002, constitue une nouvelle édition de l'ouvrage du même auteur paru sous le titre « Droit de vente international et transport », qui a été commenté en détail dans le Bulletin 1/2000, p. 90 ss.

En raison de l'évolution rapide dans le domaine du transport et de la législation constamment modifiée, des informations juridiques actuelles sont d'une grande importance pour toutes les personnes impliquées.

Le mérite du présent ouvrage consiste à mettre en évidence les relations entre le droit de vente international et le transport international des marchandises et à les traiter dans un ouvrage destiné aux praticiens.

Le livre compte plus de 500 pages, toutefois dans un format nettement plus petit et plus maniable qu'auparavant.

Comme dans le passé, les Incoterms 2000 sont traités en détail. L'accent est principalement mis sur les besoins du travail quotidien des commerçants oeuvrant dans le domaine de l'exportation et de l'importation et de l'économie des transports. L'on trouve également, dans ce contexte, un chapitre sur l'assurance en matière de transport. La liste des abréviations sert en même temps d'index qui facilite l'utilisation de l'ouvrage. Il est renvoyé, par ailleurs, aux comptes rendus dans les Bulletins 1/2000, p. 90 ss. et 6/1998, p. 393 ss.

Le répertoire bibliographique a été élargi et modernisé. Il se base, pour l'essentiel, sur les besoins des praticiens, alors qu'il ne répond toujours pas entièrement à des besoins scientifiques.

Etant donné qu'il ne s'agit pas d'un commentaire juridique, mais d'un manuel pour étudiants et praticiens, „Commerce et transport“ peut être vivement recommandé, que ce soit aux fins d'études ou dans le cadre de l'activité professionnelle.

(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° 2954/2002, p. 579 – Aérien. Quand le voyage tourne court (M. Tilche)

Idem, n° 2965/2002, p. 780/781 – Actions récursoires. Le piège de l'international (M. Tilche)

Idem, n° 2967/2002, p. 822-824 – Fluvial : Quelle modernisation ?; p. 826 – Aérien. Bientôt Montréal (M. Tilche)

Idem, n° 2968/2002, p. 836-838 – Conserver ses recours. Attention aux délais ! (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 128/2002, S. 1 – Neue ADSp sollen vom 1. Januar an gelten

Idem, Nr. 135/2002, S. 2 – Neue ADSp ohne Automatismus

Idem, Nr. 137/2002, S. 8 – Im November: ADR 2001/2003 auf einen Schlag (U. Wenz)

Idem, Nr. 142/2002, S. 10 – Neue ADSp bergen noch viele Unsicherheiten

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 11/2002, S. 22/23 – ADR kompakt III. (W. Spohr); S. 32-34 – Zügig beraten I. (J. Conrad)

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 10/2002, S. 492-495 – Diskriminierung ja oder nein? Inhalt und Reichweite des „Netzzugangsanspruchs“ aus Paragraph 14 AEG (R. Brauner/H.-J. Köhlwetter)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 47/2002, p. 19 – La bureaucratie met l'économie en péril. Quel ADR s'applique ? Deux régimes (J. Müller)

Idem, n° 48/2002, p. 28/29 – De la lourde charge de la preuve. Possibilité de responsabilité dans la Convention de Varsovie (E. Boecker)

Transidit, Rouen, n° 34/2002, p. 1-10 – Reflexions sur le privilège du transporteur (F. Létacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2002, S. 325-334 –

Laden und Ladungssicherung im Straßengüterverkehr – Wer ist verantwortlich? (D. Neufang/H. Valder); S. 334/335 – Zur außervertraglichen Haftung des Frachtführers (und seines KFZ-Haftpflichtversicherers) für Folgeschäden

Idem, Nr. 10/2002, S. 382-385 – Methods of Interpreting the CMR Convention (J. Schelin); S. 385-392 – The Scope and the Liability of the CMR – Is there a Need for Changes? (S.O. Johansson)