



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

**Bulletin**  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**1/2003**

111<sup>e</sup> Année • Janvier - Mars

## Sommaire

### Communications de l'Office central

#### Adhésion au Protocole 1990

Irak, p. 1

#### Ratification du Protocole 1999

Algérie et Pologne, p. 1

### Organes de l'OTIF

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

v. sous "Marchandises dangereuses"

### Marchandises dangereuses

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

Bonn, 20/21.2.2003, p. 2

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

Dijon, 26/27.2.2003, p. 3

#### Réunion commune RID/ADR

Berne, 24-28.3.2003, p. 3

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI) - Genève, 18-20.2.2003 - p. 5

#### 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

Washington, 19/20.3.2003, p. 6

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

Varsovie, 12.2.2003, p. 7

### Etudes

Eric Desfougères, Déréglementation et sécurité juridique, p. 7

### Jurisprudence

Oberster Gerichtshof Österreichs - Arrêt du 28.2.2001 - Droit applicable à la responsabilité (CIM/droit national - AÖSp), p. 10

### Informations diverses

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

York, 30/31.1.2003, p. 13

#### Entretien au Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne, p. 14

### Bibliographie

**Bidinger Helmuth**, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraison complémentaire 3/02, p. 15

**Kunz Wolfgang** (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 13<sup>ème</sup> livraison complémentaire, état 1.8.2002, p. 16

**Filthaut Werner**, Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts) (Loi relative à la responsabilité civile) (Commentaire relatif à la loi sur la responsabilité civile et les lois parallèles du droit délictuel et du droit de responsabilité contractuelle), p. 16

**Sir Roy Goode**, Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques – commentaire officiel, p. 17

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 18

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

#### Adhésion au Protocole 1990

##### Irak

En application de l'article VI du Protocole du 20 décembre 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1990), l'Irak a déposé, le 26 février 2003, auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup> l'instrument d'adhésion à ce Protocole. Le dépôt a été notifié aux Etats membres de l'OTIF par le Secrétariat le 20 mars 2003.

Le Protocole 1990 est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1996. Depuis cette date, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue en trafic avec et entre les Etats membres qui n'ont ni ratifié, ni accepté ou approuvé le Protocole 1990, ou qui n'ont pas adhéré à ce Protocole ou n'ont pas communiqué au Secrétariat, en vertu de l'article 20, § 3, alinéa 2, qu'ils appliqueront les modifications décidées par la 2<sup>ème</sup> Assemblée générale.

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

La suspension en ce qui concerne le trafic avec l'Irak prend fin conformément à l'article 20, § 3 de la COTIF à l'expiration d'un mois à compter de la notification par le Secrétariat au sujet de l'adhésion, c'est-à-dire le 20 avril 2003. Le Protocole 1990 entrera en vigueur pour l'Irak à cette date.

La suspension de la qualité de membre de l'Irak au sein de l'OTIF, décidée par la 4<sup>ème</sup> Assemblée générale (Athènes, 8-11.9.1997), ne prendra fin qu'avec notification par cet Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Une telle notification n'est pas parvenue au Secrétariat.

#### Ratification du Protocole 1999

##### Algérie et Pologne

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), l'Algérie a déposé le 4 février 2003, et la Pologne le 3 mars 2003, l'instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup>.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). La Pologne est le 11<sup>ème</sup> Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

## Organes de l'OTIF

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

*Bonn, 20/21 février 2003*

v. sous « Marchandises dangereuses »

## Marchandises dangereuses

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

3<sup>ème</sup> réunion

*Bonn, 20/21 février 2003*

(v. également dans ce contexte les Bulletins 3/2002, p. 44-53 et 4/2002, p. 76-77; le rapport complet figure sur notre site web sous la cote A 81-03/504.2003).

Les Etats suivants ont participé aux délibérations de cette réunion :

Belgique, Allemagne, France, Lituanie, Pays-Bas, Norvège, Autriche, Pologne, Suisse, Espagne, République tchèque et Royaume-Uni.

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) étaient également représentées.

#### Dispositifs d'absorption d'énergie/tampons et plateaux de tampons

Le groupe de travail a assisté à la présentation de deux firmes spécialisées (Oleo/Keystone et Est-Eisenbahn-Systemtechnik) dans le domaine tampons, dispositifs

d'absorption d'énergie, protection contre l'enchevêtrement et tampons crash, dispositifs qui répondent aux nouvelles exigences en la matière et approuvées par la 39<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID. Dans ce contexte l'on s'est mis d'accord pour ne pas se limiter aux seules nouvelles constructions mais de rééquiper les wagons existants pour les matières particulièrement dangereuses.

#### Télématique

Le groupe de travail a été informé sur l'état d'avancement du projet de recherche y relatif. L'on a relevé que diverses interdictions de transport en trafic ferroviaire pourraient être supprimées en appliquant des solutions ayant recours à la télématique. L'utilité de la télématique a été considérée comme évidente, étant donné qu'elle est déjà aujourd'hui appliquée par différentes entreprises, pour des raisons de coûts (surveillance des envois, utilisation efficace des véhicules).

#### Formation du personnel en matière de sécurité

L'on a convenu dans ce domaine spécifique d'étendre la formation du personnel selon la procédure suivante :

1. Formation de groupes
2. Affectation du personnel aux différents groupes
3. Description des tâches des différents groupes
4. Besoin en formation (durée temporelle, exigences de cours de répétition) des différents groupes

Il a été fait remarquer qu'il faudrait prendre en considération non seulement le personnel de l'entreprise de transport ferroviaire, mais également le personnel du remplisseur, de l'expéditeur et du titulaire du wagon.

#### Dispositifs de protection contre l'enchevêtrement des tampons

L'on a considéré que les objectifs de protection déjà élaborés par le groupe de travail ainsi que les exigences devraient être définis de manière plus précise afin de rechercher une compatibilité avec tous les systèmes existants et de procéder à une normalisation.

#### Couvertures sandwich pour les fonds de citernes

Avant de poursuivre les travaux dans ce domaine dans le cadre d'un projet de recherche, l'on a conclu qu'il serait nécessaire de déterminer si les moyens financiers sont disponibles (160'000 €) et de procéder à une estimation qualitative quant à l'amélioration que peut apporter la couverture sandwich contre la pénétration des tampons.

### **Longeron longitudinal/central/citerne autoportante**

L'on a rappelé que les exigences contenues dans le RID (6.8.2.1.1.13) visent les conditions normales d'exploitation. Ce que l'on veut atteindre c'est une comparaison de la sécurité crash. L'on a décidé de s'adresser aux autorités compétentes de sécurité américaine ainsi qu'à l'Association des chemins de fer américains afin d'obtenir des informations sur leurs expériences positives avec le nouveau type de construction américain, avant de poursuivre la discussion. L'on a également convenu d'inviter les représentants de l'industrie des fabricants de wagons à participer aux travaux.

### **Liste des contrôles**

L'on s'est demandé, en ce qui concerne l'essai de freinage, s'il est vraiment nécessaire d'avoir des prescriptions plus sévères pour les trains de marchandises dangereuses que pour les autres trains, voire pour les trains mixtes, et si l'amélioration de la formation n'apporterait pas plus de sécurité qu'une liste de contrôles. L'on a estimé que les Etats devraient expliquer les tâches qui sont dévolues au visiteur dans leur pays pour parvenir à une décision. Il a été suggéré que cette question devrait être traitée dans une autre instance, voire en commun avec les experts en la matière et ceux des marchandises dangereuses. Cette suggestion a été envisagée pour résoudre le problème après la prochaine réunion.

### **Prochaine réunion**

Elle aura lieu les 11 et 12 septembre 2003 à Berne et sera consacrée notamment aux détecteurs de déraillement.

### **Groupes d'experts "Transport des marchandises dangereuses" de l'UIC**

*Dijon, 26/27 février 2003*

Lors de cette réunion le groupe a été informé sur les réunions internationales suivantes :

- 39<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (Berne, 18-21.11.2002)
- réunion conjointe de la Commission d'experts du RID et de l'ILGGRI (Berne, 22.11.2002)
- session du Sous-comité d'experts de l'ONU (Genève 2-6.12.2002)
- 3<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail "Technique des citernes et des véhicules" (Bonn, 20/21.2.2003).

Il a pris position sur un certain nombre de propositions soumises à la Réunion commune RID/ADR (Berne, 24-28.3.2003) et notamment sur la question épineuse de la sécurité des transports ferroviaires des marchandises dangereuses.

Il a également été informé sur l'avancement des travaux en cours au CIT dans le contexte de la reprise de règles juridiques relatives aux marchandises dangereuses dans les PIM, notamment en ce qui concerne l'acceptation au transport de la marchandise et de la lettre de voiture avec les documents d'accompagnement.

Il a également traité de la conformité des règles RIV avec les dispositions du RID.

Les problèmes de documentation en trafic combiné ont également été abordés. Il a été déploré que sur certaines relations de trafic combiné la version restructurée du RID du 1<sup>er</sup> juillet 2001 n'était toujours pas appliquée par les opérateurs intermodaux et que des amendes de plusieurs dizaines de milliers d'Euros avaient été perçues en raison d'indications non conformes. Il faut relever que certaines versions linguistiques de la Directive-cadre RID pour le RID restructuré n'ont été publiées que très tardivement en 2002. Le trafic ferroviaire n'a rien à y gagner en l'occurrence !

### **Réunion commune RID/ADR**

*Berne, 24-28 mars 2003*

Vingt-cinq Gouvernements et 11 organisations internationales non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé à cette session sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la Vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Elle a été consacrée aux principaux thèmes suivants :

- citernes
- normes
- propositions d'amendements au RID/ADR
- conseiller à la sécurité
- sûreté du transport des marchandises dangereuses au titre de l'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU
- travaux futurs.

Le rapport complet figurera sur le site web de l'OTIF en langue allemande et sur celui de la Division des transports de la CEE/ONU en langues française et anglaise.

### Citernes

Comme de coutume, les questions techniques liées aux citernes ont été confiées au groupe de travail ad hoc "citernes" qui a siégé près de 3 jours en parallèle à la plénière. Le rapport de ce groupe a été examiné par la Réunion commune et la plupart des recommandations du groupe ont été approuvées.

### Normes

Le nouveau groupe de travail ad hoc créé sur les normes (v. Bulletin 3/2002, p. 56-57) a siégé pendant plus de 2 jours en dehors des heures de la plénière. Le rapport de ce groupe a été examiné par la Réunion commune et les recommandations du groupe ont fait l'objet de décisions.

Une proposition de la Suisse visant à spécifier d'une part dans les tableaux de références aux normes que les règles du RID/ADR ne doivent pas être modifiées par les normes et d'autre part qu'en cas de contradiction entre le RID/ADR et les normes, les prescriptions du RID/ADR prévalent, a été renvoyée au groupe de travail. Le problème provient des mises à jour du RID/ADR et des normes qui ne concorderont pas en raison des procédures et des délais différents de publication.

### Propositions d'amendements au RID/ADR

Pour résoudre le problème de la documentation et des dispositions spécifiques en transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien, soulevé par la 39<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (v. Bulletin 4/2002, p. 76), l'on a convenu de convoquer un groupe de travail à Hambourg les 10 et 11 juin 2003 dont le mandat est le suivant :

1. Déterminer les différences entre le transport terrestre et le transport maritime /aérien;
2. Evaluer les différences du point de vue utilité et sécurité et élaborer des propositions de solution;
3. Solutionner les problèmes de documentation à l'interface du trafic maritime/aérien et du trafic terrestre;
4. Examiner les obligations du nouvel expéditeur (transitaire) dans les ports et aéroports.

Les secrétariats de l'OMI et de l'OACI seront invités à collaborer dès le début des travaux.

### Conseiller à la sécurité

Le renouvellement du certificat de formation professionnelle du conseiller à la sécurité a donné lieu à un

long débat qui faisait suite à la discussion qui a eu lieu lors de la dernière session (v. Bulletin 3/2002, p. 54). L'on a finalement convenu de convoquer un groupe de travail du 9 au 11 juillet 2003 à Genève et dont le mandat est le suivant :

1. Examen des documents soumis à la Réunion commune ou au groupe de travail;
2. Evaluation de la convenance des exigences de base et conditions d'obtention du certificat initial et du renouvellement du certificat;
3. Projet de propositions sur les exigences minimales pour l'agrément de la formation et/ou de l'examen en fonction des décisions selon 2;
4. Propositions pour des solutions à court terme concernant le renouvellement du certificat dans les Etats membres;
5. Echange d'expérience sur l'application des prescriptions de la section 1.8.3 et évaluation des questions surgissantes.

Règles de base pour les travaux du groupe de travail :

- Les tâches existantes du conseiller à la sécurité fixées au 1.8.3.3 serviront de base de discussion;
- L'objectif consiste à assurer une qualification uniforme du conseiller à la sécurité.

### Sûreté du transport des marchandises dangereuses

Comme il fallait s'y attendre, cette question a donné lieu à un long débat controversé, suite aux discussions qui ont eu lieu tant à la Commission d'experts du RID, à la Réunion commune RID/ADR, au groupe de travail WP.15/ADR, qu'au Sous-comité d'experts de l'ONU (v. Bulletin 3/2002, p. 55/56 et 4/2002, p. 74, 77-79 et 80-83). Les représentants du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de la France ont soumis un texte remanié par rapport à celui arrêté par le Sous-comité d'experts de l'ONU et qui tenait compte des spécificités du RID/ADR. Le principe d'incorporer de telles dispositions dans le RID/ADR a été adopté à une majorité de 1 voix des votants (13 pour, 7 contre et 5 abstentions) ! L'examen de détail sera poursuivi lors de la prochaine session.

### Travaux futurs

Ordre du jour de la prochaine Réunion commune RID/ADR (Genève, 1-10.9.2003) :

1. Harmonisation avec la 13<sup>ème</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU, y compris la sûreté du transport des marchandises dangereuses;
2. Conseiller à la sécurité;

### 3. Documents restés en suspens à la présente session.

Un groupe de travail *ad hoc* sur l'harmonisation susmentionnée aura lieu à Genève du 26 au 28 mai 2003. Etant donné l'importance et le volume des amendements y relatifs, l'on a suggéré de prévoir une session supplémentaire d'une semaine avant la fin de l'année pour mettre en œuvre et adopter l'édition 2005 du RID/ADR. Une solution serait d'intervertir la session du WP.15 prévue du 3 au 7 novembre 2003 et celle de la Réunion commune prévue du 22 au 26 mars 2004. Il n'y aurait ainsi qu'une seule session de la Réunion commune en 2004 (en septembre à Berne).

Le secrétariat de la CEE/ONU a été prié d'étudier les diverses possibilités pour parvenir à une solution conformément aux procédures et règles de la CEE/ONU. Les délégués ont été invités à intervenir auprès de leur gouvernement pour souligner le besoin de temps de réunion supplémentaire et appuyer les modifications au programme de travail que le secrétariat suggèrera compte tenu de la présente demande.

La 40<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID du 17 au 21 novembre 2003 est maintenue.

## Coopération avec les organisations et associations internationales

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

#### Comité des transports intérieurs (CTI)

65<sup>ème</sup> session

Genève, 18-20 février 2003

L'OTIF a été partiellement représentée à la 65<sup>ème</sup> session du Comité des transports intérieurs, qui s'est tenue à Genève du 18 au 20 février 2003.

Le Comité des transports intérieurs a pris note des progrès accomplis par le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels ferroviaires, lors des deux sessions qu'il a tenues en 2002, dans l'élaboration de recommandations visant à améliorer la sécurité dans les tunnels ferroviaires. A cet égard, il a également noté que le Groupe pluridisciplinaire spécial examinerait les questions relatives à l'infrastructure,

au matériel roulant et aux opérations en fonction de quatre objectifs généraux qui sont la prévention des accidents, l'atténuation de l'impact des accidents, la facilitation de l'évacuation et la facilité des secours.

Après avoir approuvé le rapport de la 56<sup>ème</sup> session du Groupe de travail des transports par chemin de fer, le Comité des transports intérieurs a envisagé la possibilité de prévoir, à partir de 2004 ou de 2005, l'organisation conjointement avec la CEMT des réunions des Groupes de travail respectifs des deux organisations. Cette question est demeurée en suspens en attendant les conclusions des consultations bilatérales entre les deux organisations. Le Comité a également examiné les sujets habituels tels que la détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), la facilitation du passage des frontières en transport ferroviaire international et le rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné.

En ce qui concerne le transport combiné, le Comité des transports intérieurs a entériné l'initiative d'inclure les pays du Caucase et de l'Asie centrale dans l'Accord européen sur les grandes lignes de transport combiné et les installations connexes (AGTC) et décidé la création d'un Groupe informel spécial d'experts sur le développement des liaisons eurasiatiques des réseaux de transport combiné. Il a prolongé le mandat du Groupe de travail du transport combiné et de son Groupe spécial d'experts au sujet des travaux sur les possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport multimodal. Compte tenu de la complexité de la question, les travaux seront poursuivis en étroite coopération avec d'autres organisations internationales actives dans ce domaine (CNUCED, CNUDCI). Quant au reste, le Comité des transports intérieurs a, en principe, entériné, la proposition du Groupe de travail du transport combiné de réorienter ses activités et de rationaliser ses méthodes de travail, notamment dans le sens d'une coopération plus étroite avec la CEMT.

En matière de facilitation du passage des frontières, le Comité des transports intérieurs a entériné la résolution n° 50, adoptée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports en octobre 2002, qui recommande l'utilisation de la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier dans les pays appliquant le SMGS. Il a, par ailleurs, demandé au Groupe de travail de poursuivre les travaux visant à finaliser une convention facilitant le transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer au niveau paneuropéen. Le cas échéant, un projet de convention en la matière pourrait être

entériné par le Comité des transports intérieurs lors de sa prochaine session, à savoir en 2004.

Enfin, en ce qui concerne 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), le Comité des transports intérieurs a noté que la participation aux travaux de la Réunion spéciale d'experts (v. à ce sujet Bulletin 4/2002, p. 87) était très faible et que de ce fait les conclusions auxquelles elle avait abouti risquaient de ne pas être suffisamment représentatives pour permettre l'adoption d'une convention révisée. Il a instamment prié ses membres d'assurer une meilleure participation aux sessions de la Réunion spéciale d'experts prévues pour 2003. En raison des questions soulevées au cours de la discussion, il a également décidé de demander à son bureau d'examiner les conclusions actuelles de la Réunion spéciale d'experts, de revoir éventuellement son mandat, et de définir le cas échéant de nouvelles directives pour les travaux et les objectifs en 2003.

### **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**

Rail Registry Task Force

*Washington, 19/20 mars 2003*

La réunion de la Rail Registry Task Force s'est tenue sous la Présidence de M. Peter Bloch, comme prévu, au siège de la AAR. Le Co-Président italien, M. Crococo, a dû, en dernière minute, renoncer à y participer. Seuls les membres des Etats-Unis d'Amérique et du Canada ainsi que les Secrétariats de l'UNIDROIT et de l'OTIF et le Président du Groupe de travail « Chemins de fer » (RWG), M. Rosen, étaient représentés.

Le dépouillement des réponses au questionnaire concernant la pratique de financement et d'enregistrement au niveau national n'a fourni que peu d'informations utiles en vue d'un futur système d'enregistrement. Les systèmes en vigueur, pour autant qu'il y en ait, ne traitent, en règle générale, pas des problèmes se posant en relation avec un futur registre international pour les garanties internationales. Le rapport élaboré à Bruxelles, dont les principes ont été présentés de manière non officielle au Groupe de travail, laisse la question de la future identification des véhicules encore largement en suspens.

La question de savoir si une autorité de contrôle régionale devrait elle-même pouvoir décider de la conformité avec la Convention ou si cette décision devrait être prise par l'autorité de contrôle du registre international a été controversée. Le registre régional qui, aux Etats-Unis d'Amérique, se base sur les débiteurs et non pas sur les objets sur lesquels porte la garantie (matériel roulant), pourrait toutefois être rendu accessible par le biais du registre international.

Les systèmes qui se basent sur les débiteurs nécessiteraient un complément, afin de se rapprocher des exigences d'un registre international basé sur l'objet de la garantie. Le registre régional pourrait ainsi servir de « portail » pour le registre international.

La question de savoir si uniquement *tous* les Etats à l'intérieur d'un espace de réseau ferroviaire isolé ou simplement la *majorité* de ces Etats doivent pouvoir désigner un registre régional de biens meubles comme « entité désignée » au sens de l'article 1, § 2, lettre c) du Projet de Protocole ferroviaire était également controversée.

Le Groupe de travail a finalement préparé quelques propositions de texte visant à adapter l'article V (Identification et description du matériel roulant ferroviaire) et l'article XIII (Accès au registre) du projet de Protocole ferroviaire.

(Traduction)

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

#### **Signature d'une Position commune OTIF-OSJD**

*Varsovie, 12 février 2003*

La recherche de possibilités de surmonter les problèmes qui découlent de la coexistence de deux systèmes de droit de transport (CIM/SMGS) a toujours été le thème principal dans les relations entre l'Office central et le Comité de l'OSJD. Malheureusement, les efforts visant à un rapprochement ou à une harmonisation n'ont, jusqu'à présent, pas encore abouti à un succès substantiel. Une étude de l'Office central à ce sujet a été publiée dans le Bulletin 3/1997 (p. 120-133) sous le titre « Harmonisation du droit international de transport. Adaptation des deux systèmes de droit de transport de marchandises CIM et SMGS ».



Lors d'une rencontre de travail des représentants des Secrétariats des deux organisations, le 28 février et le 1<sup>er</sup> mars 2001 à Varsovie, il avait été constaté qu'une démarche commune serait appropriée (v. Bulletin 1/2001, p. 10/11). La réunion de travail sur les orientations stratégiques de l'OTIF (Berne, 7/8.3.2002, v. Bulletin 1/2002, p. 9) a déclaré qu'une telle démarche serait souhaitable.

Une « Position commune » a été élaborée à cette fin. Dans ce document sont tout d'abord présentés la situation de départ et l'idée de base de la coopération et ensuite les différents domaines de cette coopération, c'est-à-dire le droit de transport, le droit relatif au transport des marchandises dangereuses et le droit d'admission. Enfin, des lignes d'actions communes sont également présentées.

A l'occasion d'une rencontre de travail au Comité de l'OSJD le 12 février 2003, la Position commune a été signée par le Président du Comité de l'OSJD et le Directeur général de l'Office central. En ce qui concerne l'OTIF, ce document sera confirmé lors de la prochaine (99<sup>ème</sup>) session du Comité administratif les 15 et 16 mai 2003 à Bratislava. Du côté de l'OSJD, l'adoption définitive aura lieu lors de la XXXI<sup>ème</sup> session de la Conférence des Ministres les 19 et 20 juin 2003 à Tbilissi.

(Traduction)

## Etudes

### Déréglementation et sécurité juridique<sup>1</sup>

Eric Desfougères, Maître de conférences en droit des transports – Université de Haute-Alsace

A l'aube de son deuxième siècle d'existence, le Comité international des transports ferroviaires (CIT), organisation non gouvernementale chargée de l'élaboration des règles d'application uniforme et de la transposition du droit ferroviaire régi par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), se trouve confronté au véritable défi, sur le plan juridique, que représente la libéralisation de ce secteur. Ce terme de libéralisation, fréquemment, et sans doute assez trompeusement, assimilé à une simple déréglementation<sup>2</sup>, constitue, en effet, une nouvelle situation, imposée aux entreprises ferroviaires (I) qui implique forcément, de la part du CIT de proposer de nouvelles solutions (II).

tation<sup>2</sup>, constitue, en effet, une nouvelle situation, imposée aux entreprises ferroviaires (I) qui implique forcément, de la part du CIT de proposer de nouvelles solutions (II).

#### I. Une nouvelle situation imposée

Comme pour les autres modes de transport, la libéralisation du secteur ferroviaire résulte bien sûr des textes communautaires (A), mais aussi, et plus spécifiquement des dispositions de la nouvelle COTIF ayant mis un terme à l'obligation de transporter (B).

##### A. La libéralisation européenne

Dans ce secteur, très marqué par les obligations de service public, souvent conférées à des entreprises publiques monopolistiques, hormis une Recommandation du Conseil du 19 décembre 1984, ayant incité les entreprises de chemin de fer à renforcer entre elles leur coopération, on peut dire que la libéralisation débuta véritablement avec la Directive européenne du 29 juillet 1991<sup>3</sup>, laquelle a fixé aux Etats membres l'objectif de calquer, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993, le régime juridique de ces entreprises sur celui des sociétés commerciales et la séparation, au moins comptable, de la gestion de l'infrastructure et de l'activité transport, proprement dite (art. 4, 5 et 6). Cette même Directive (art. 10) a également reconnu le droit d'accès et de transit, sur les infrastructures ferroviaires nationales, aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires entre l'entreprise désireuse d'acheminer des marchandises ou des voyageurs et l'entreprise ferroviaire de l'Etat de destination. Les Etats membres conservant toutefois la possibilité, en vertu du Règlement européen du 20 juin 1991<sup>4</sup> d'assujettir ces entreprises à certaines obligations de service public pour des raisons relatives à la fourniture de certains services ou dans l'intérêt de certaines catégories sociales de voyageurs. Parmi elle figure l'obligation de transporter des voyageurs ou des marchandises à des prix et conditions déterminés<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Exposé lors du Symposium, organisé à Lucerne le 30.5.2002, à l'occasion des Cent ans du CIT, v. Bulletin 2/2002, p. 32.

<sup>2</sup> V. sur les conséquences, assez paradoxales, de la libéralisation européenne en matière de transports, notre réflexion « Vers un retour de l'État en droit des transports » in *Transports* mai/juin 2001, p. 178 ss.

<sup>3</sup> N° 91/440 JOCE L 237 du 24.8.1991 et le commentaire d'A. ALEXIS « Transports par fer et concurrence, les principaux apports de la directive 91/440 » in *Droit Européen des Transports* 1993, n° 4, p. 499 ss. et IDOT Laure « L'ouverture des transports ferroviaires » in *Cahiers de Droit Européen*, 1995, p. 263 ss.

<sup>4</sup> N° 1893/91 JOCE L 169 du 29.6.1991.

<sup>5</sup> V. ARSAC Magalie « L'appréhension du service public ferroviaire par le droit communautaire » Mémoire de DEA

Un pas complémentaire, vers l'ouverture à la concurrence, fut, par la suite, accompli avec la Directive du 19 juin 1995<sup>6</sup> relative aux licences délivrées par les gouvernements nationaux et conférant un droit d'accès au trafic international. Face à l'échec de la stratégie d'ouverture, consacrée par la Commission européenne dans une Communication de mars 1998 au Conseil et au Parlement européen<sup>7</sup>, très peu d'entreprises ayant usé du droit d'accès, trois nouvelles Directives, modifiant les précédentes, et souvent qualifiées de "paquet ferroviaire", sont intervenues le 26 février 2001<sup>8</sup>, avec comme objectif au 15 mars 2003, un réseau européen de fret ferroviaire librement (sans regroupement) accessible aux entreprises ferroviaires communautaires, étendu au plus tard au 15 mars 2008 à la totalité du réseau des Etats membres. De plus, les licences communautaires devront être délivrées par des autorités indépendantes et la répartition des sillons devra également être gérée par un organisme indépendant<sup>9</sup>.

Compte tenu de l'impact considérable sur l'ensemble du secteur ferroviaire, les Etats signataires de la COTIF ont très rapidement pris conscience de l'impérieuse nécessité de réviser, fondamentalement, la Convention pour prendre en compte ces nouvelles orientations.

## B. La suppression de l'obligation de transporter dans la nouvelle COTIF

En vertu de l'article 3 des Règles uniformes CIM (contrat de transport international ferroviaire des marchandises) existait une obligation de transporter. C'est-à-dire que dès lors qu'ils étaient inscrits sur la liste des lignes CIM, les chemins de fer étaient tenus d'accepter les marchandises offertes au transport et de les transporter dans les conditions prévues<sup>10</sup>. On pouvait

alors parler de véritable communauté des transporteurs ferroviaires.

Mais, la huitième révision de la COTIF, en 1980, avait déjà supprimé cette obligation de transporter pour le transport de détail et la plupart des droits nationaux avaient d'ailleurs supprimé auparavant cette obligation de transporter. Surtout existait toute une série de limitations à cette obligation générale. L'expéditeur devait se conformer aux Règles uniformes CIM, aux dispositions complémentaires et tarifs internationaux. Le transport ne devait pas être empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier (art. 3, § 1, lettre c), notamment). Les autorités compétentes de l'Etat concerné pouvaient également prendre des mesures restrictives de suppression, de suspension ou de contingentement, par exemple pour des raisons politiques ou sanitaires (art. 3, § 4). Un accord inter-réseau, conclu sous les auspices du CIT, prévoyait une information systématique et réciproque entre les chemins de fer qui devaient, en outre, par une facilité douanière vérifier que les marchandises étaient les mêmes au départ et à l'arrivée et surtout ils devaient apporter leur collaboration pour assurer le transport depuis l'entrée jusqu'à la sortie de leur territoire.

Cette juxtaposition de prestations nationales ne pouvait à l'évidence résister à la libéralisation européenne précitée, et la réalisation du transport de bout en bout par un même prestataire de service imposait forcément que la nouvelle COTIF<sup>11</sup> devant entrer en vigueur en 2003 ou 2004 supprime cette obligation de transporter en permettant à un chemin de fer de s'opposer à un contrat international auquel il n'est pas partie. Ce qui ne saurait aller, à l'évidence, sans une nouvelle forme de réglementation pour assurer la sécurité juridique.

## II. Les nouvelles solutions proposées

Si le CIT s'est déjà penché sur certaines questions (A), d'autres demeurent, pour l'heure, en suspens (B).

### A. Les conventions envisagées par le CIT

Le CIT, lors de sa propre Assemblée générale tenue les 19 et 20 mai 1999, à quelques jours de celle de Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999, ayant débouché sur le Protocole du 3 juin, à l'origine de la nouvelle COTIF, avait déjà bien souligné le paradoxe, qui n'est

Droit communautaire, Paris : LGDJ coll. Université Panthéon-Assas, 1997, p. 21.

<sup>6</sup> N° 95/18 JOCE L 143 du 27.6.1995.

<sup>7</sup> V. GERARDIN Damien « L'ouverture à la concurrence des entreprises de réseau – analyse des principaux enjeux du processus de libéralisation » in Cahiers de Droit Européen, 1999, p. 23/24.

<sup>8</sup> N° 2001/12, 2001/13 et 2001/14 JOCE L 75 du 15.3.2001.

<sup>9</sup> V. plus précisément sur ces deux derniers aspects GRARD Loïc « Nouvelles régulations et nouveaux régulateurs dans le secteur des transports en Europe » in Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne, n° 447, avril 2001, p. 264.

<sup>10</sup> Sur cette obligation de transporter, v. le texte même de l'actuelle COTIF in Juris-Classeur commercial fascicule 679 et le commentaire ALLEGRET Marc « Transports internationaux ferroviaires » Ibid. fascicule 683, 1999, p. 8-10.

<sup>11</sup> V. sur cette neuvième révision, la plus importante de la COTIF, CIT – Infos 2/1999, p. 1 et CIT – Infos 3/1999, p. 1 ss.

qu'apparent, suivant lequel la déréglementation exige, précisément une nouvelle réglementation<sup>12</sup>. C'est la raison pour laquelle, au sein du CIT a été créé un Groupe de travail, chargé de réfléchir aux conséquences de la libéralisation dans les domaines du droit des transports et du droit douanier<sup>13</sup>.

Très concrètement, pour pallier aux conséquences résultant de la suppression de l'obligation de transporter, ce Groupe a abouti à l'identification de quatre bases juridiques susceptibles d'organiser la nécessaire coopération des entreprises ferroviaires :

- 1° Le contrat de location d'une locomotive avec conducteur, une entreprise ferroviaire, loueur mettant à disposition d'une autre entreprise ferroviaire (transporteur ou transporteur substitué) une locomotive avec personnel de conduite. La maîtrise de toutes les opérations de transport étant alors transférée au locataire, qui en assumera l'entière responsabilité.
- 2° Le contrat de traction, une entreprise ferroviaire tractionnaire met alors à disposition d'une autre, une force de traction capable de tirer un ensemble de wagons chargés ou vides. Le tractionnaire conservant alors la gestion technique du véhicule et la gestion commerciale, il en supportera seul la responsabilité.
- 3° Le contrat de sous-traitance de transport passé entre une entreprise ferroviaire qui effectue le transport, en tout ou partie, et une autre qualifiée par la nouvelle COTIF de transporteur substitué. C'est alors l'entreprise, donneur d'ordre qui demeurera entièrement responsable vis-à-vis de l'expéditeur ou de destinataire.
- 4° Le contrat de prestation par lequel une entreprise ferroviaire confie à une autre, personne physique ou morale, prestataire de service, l'exécution des opérations de transport. L'entreprise ferroviaire demeurant bien évidemment responsable. Reste qu'en dépit de la minutie ayant présidé à leur élaboration, ces modèles théoriques ne sauraient à l'évidence régler tous les problèmes.

<sup>12</sup> V. CIT - Infos 3/1999, p. 1, affirmation reprise dans le rapport annuel 2000 p. 4.

<sup>13</sup> V. CIT - Info 3/2000, p. 3.

## B. Les questions demeurées en suspens

Très pratiquement, doit d'abord être évoquée la question de l'interopérabilité des réseaux ferroviaires européens, où coexistent, encore à l'heure actuelle, quelque dix-sept systèmes de signalisation et de contrôle de vitesse, six sortes de charges à l'essieu, quatre sortes de gabarit et trois types d'écartement différents. Des progrès sont toutefois en cours, grâce, notamment à la Directive européenne du 19 mars 2001<sup>14</sup>, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, complétant la Directive du 23 juillet 1996<sup>15</sup>, qui ne concernait, elle, que le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, et aussi avec la mise au point de matériels interopérables<sup>16</sup> et avec, de surcroît, l'appui de l'Union internationale des wagons (Union du RIV), créée en 1921 à Stresa, et désormais intégrée à l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui a élaboré le Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international<sup>17</sup>.

Autre difficulté, très pratique, à laquelle se trouve confronté le trafic international, c'est la coexistence, au côté de la COTIF, du SMGS (Accord concernant le transport international de marchandises, en langue russe) signé à Budapest et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1951 entre l'URSS et les pays de l'Europe de l'Est et qui, malgré la dénonciation de la plupart d'entre eux après la chute du communisme, demeure en application dans certains Etats<sup>18</sup>.

Surtout, il faut prendre en compte le fait que le transport ferroviaire va devenir une opération de plus en plus complexe, le transporteur devant passer au moins trois contrats : un pour se procurer un sillon dans chaque pays traversé, un pour utiliser toutes les infrastructures nationales, le gestionnaire d'infrastructures devenant en quelque sorte un commissionnaire, et enfin une convention suivant les modèles présentés et qui auraient dû être intégrés à la COTIF. Tout cela conduit, fatalement, à une externalisation de la problématique de la gestion des trains.

Il y a également le cas des transports scindés<sup>19</sup>

<sup>14</sup> N° 2001/16 JOCE L 110 du 19.3.2001.

<sup>15</sup> N° 96/48 JOCE L 235 du 17.9.1996.

<sup>16</sup> V. La Vie du Rail du 23.1.2002, p. 18 ss.

<sup>17</sup> V. ALLEGRET Marc op. cit. fascicule 680, p. 6 et COMPERE José in Bulletin 7/8/1982, p. 108 ss.

<sup>18</sup> V. ALLEGRET Marc op. cit. fascicule 680, p. 4/5.

<sup>19</sup> V. ALLEGRET Marc op. cit. fascicule 683, p. 3.

comportant plusieurs titres de transport, par opposition au trafic direct avec réexpédition à chaque frontière et conclusion de contrats de transports nationaux successifs aux conditions desquelles se trouve soumis chaque chemin de fer. Existe encore le problème des trains incomplets, des wagons étant détachés en cours de route. De plus certaines entreprises n'assurent que des prestations de départ (chargement). Enfin, reste l'attitude des institutions européennes qui souhaitent sectionner les marchés avec même un marché du retour à vide.

Tel est, très schématiquement, toute l'ampleur du défi du CIT, qui est même tenu d'une véritable obligation de réussite pour que ces révolutions libérales, dont le but clairement affiché était tout de même de promouvoir, en Europe, le transport ferroviaire, n'aboutissent pas, en raison de la complexité qu'elles impliquent, à favoriser, paradoxalement, le transport routier et que suivant la formule de M. José Compère<sup>1</sup>, responsable au sein du Comité du CIT des projets de libéralisation du secteur ferroviaire et du groupe de réflexion sur les contrats de coopération, la libéralisation ouvre la voie à une coopération libre mais non libertaire.

## Jurisprudence

### Oberster Gerichtshof Österreichs

Arrêt du 28 février 2001

1. **L'itinéraire convenu et non pas celui par lequel l'envoi a effectivement été transporté est déterminant pour l'application des RU CIM.**
2. **Le caractère impératif des dispositions relatives à la responsabilité des RU CIM découle de l'harmonisation voulue du droit de transport ferroviaire spécial dans le cadre du trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine l'application des AÖSp convenues (Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens). Le commissionnaire de transport („Spediteur“) à coûts fixes répond des actions qui ressortent du contrat de transport ferroviaire**

**même et ne peut pas invoquer la possibilité d'exonération de responsabilité prévue au § 41, lettre a) AÖSp .**

3. **Les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS (police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien), ce qui ne conduit en aucun cas à écarter l'application des AÖSp. Lorsque l'assurance de commission de transport et de camionnage est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS voient leur responsabilité engagée à côté de celle du commissionnaire de transport à coûts fixes („Fixkostenspediteur“) selon les dispositions de la SVS.**
4. **L'assureur SVS voit sa responsabilité également engagée conformément à la SVS dans le cas où les AÖSp ne seraient pas applicables au dommage en raison d'autres dispositions impératives (ici : les RU CIM).**
5. **Une commission de transport à coûts fixes („Fixkostenspedition“) existe aussi, si seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une part minimale des coûts totaux, font l'objet d'une facturation séparée.**

Cf. articles 1 et 51 CIM; § 413 du Code de commerce autrichien (österreichisches Handelsgesetzbuch, HGB); §§ 2, 39, 41 lettre a) des Conditions générales des commissionnaires de transport autrichiens (Allgemeine Österreichische Spediteur-Bedingungen, AÖSp); §§ 1, 3, al. 1 de la police d'assurance de commissionnaire de transport autrichien (österreichischer Speditionsversicherungsschein, SVS).

#### Considérants de droit :

...

La demanderesse a chargé l'entreprise SARL (ci-après F.) dont le siège est à W. du transport de 50 tonnes de lait en poudre d'Allemagne en Turquie par voie ferrée à coûts fixes par tonne. Les coûts supplémentaires à régler ne représentent qu'une part relativement minimale. L'application des AÖSp avait été convenue d'une manière non contestée. Le transport a été effectué du 2 février au 2 mars 1998. La marchandise a finalement été

<sup>1</sup> V. CIT – Info 3/2001, p. 1.

acceptée par le destinataire en mars 1998. La demanderesse a payé comme frais supplémentaires, entre autres, le coût des SVS/RVS. L'assurance SVS avait été conclue.

La demanderesse prétend alors au paiement de 252'000 Schilling autrichiens au total, frais annexes compris, par le défendeur, l'assureur SVS, pour sa part des dommages et intérêts, présentés en détail, en invoquant qu'une durée maximale de transport de 10 jours avait été convenue avec F. La durée de transport effective d'un mois résulterait d'un côté du fait, que F. ne disposait pas du certificat vétérinaire officiel comme document d'accompagnement, contrairement à l'obligation valable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1998 pour un transit par la Hongrie, mais seulement d'un duplicata (l'original a dû être procuré par la suite), et que d'un autre côté F. n'avait pas établi de plan d'itinéraire de wagons, ce qui a eu comme conséquence que les wagons chargés de 25,4 tonnes ont dû être transbordés en Yougoslavie parce qu'une limite de charge de 24 tonnes est prévue dans ce pays. A cause du dépassement de la durée du transport, le client de la demanderesse avait dû effectuer un achat de couverture, ce qui a causé un dommage, y inclus les coûts d'une nouvelle lettre de crédit et frais annexes, d'un montant de DM 36'000 au total. L'acceptation de la marchandise n'aurait eu lieu qu'après une intervention laborieuse de la demanderesse, à l'occasion de quoi F. avait refusé de payer la créance du destinataire.

Les défendeurs objectèrent que c'était le destinataire turc et non pas la demanderesse qui avait le droit d'actionner. Les défendeurs ne pouvaient, selon eux, pas être actionnés car en raison de la commission de transport à coûts fixes c'étaient les RU CIM et non pas les AÖSp qui étaient applicables et qu'il n'y avait donc pas de couverture résultant de la SVS. En outre, aucun dommage n'aurait été causé par le retard.

La demanderesse aurait eu elle-même l'obligation de fournir les documents d'accompagnement requis. F. n'aurait eu aucune influence sur le retard. Il n'y aurait pas d'action possible contre le chemin de fer en cas d'acceptation de la marchandise par le destinataire. Le dommage serait limité au triple<sup>2</sup> des frais de transport. Selon la CIM les intérêts susceptibles d'être réclamés se limiteraient à 5 %.

<sup>2</sup> Note de la rédaction : au moment du transport faisant l'objet du litige, l'article 43, § 1 CIM 1980 dans la version du Protocole 1990 était en vigueur selon lequel l'indemnité en cas de dépassement du délai de livraison n'excède pas le quadruple du prix de transport.

Le tribunal de première instance a rejeté l'objet de la demande en se fondant sur le § 413, alinéa 1 HGB (Code de Commerce autrichien) qui énonce que, dans le cas d'une commission de transport à coûts fixes, le droit de transport est exclusivement applicable. Le renvoi au droit de transport est impératif et a pour conséquence la nullité d'un accord éventuel sur l'application des AÖSp. Cela signifie qu'il n'y pas en l'espèce de dommage garanti par une police d'assurance de commissionnaire de transport et que les défendeurs ne peuvent pas être actionnés.

Suite à l'appel de la demanderesse, la Cour d'Appel a infirmé le premier jugement et a renvoyé l'affaire devant le tribunal de première instance en vue de débats complémentaires et en vue d'une nouvelle décision car celui-ci n'avait constaté ni si une lettre de voiture directe avait été établie, ni quels itinéraires le transport du litige aurait empruntés, ni si les lignes étaient indiquées dans les listes établies selon « l'art. 59<sup>3</sup> ». A ce stade, on ne peut donc pas encore affirmer avec certitude si ce sont les RU CIM ou les AÖSp qui sont applicables.

La Cour d'Appel a déclaré qu'un recours pourrait être porté devant la Cour Suprême (Oberster Gerichtshof) car il n'existe pas de jurisprudence sur l'application des RU CIM.

Le recours des défendeurs s'oppose à cela demandant qu'une décision soit prise allant dans le sens du rejet de la plainte et, le cas échéant, de réformer le jugement de la Cour d'Appel et de la mandater à prendre une nouvelle décision.

La demanderesse requiert que le recours soit rejeté, ou dans l'éventualité où il serait reçu, qu'il ne lui soit pas donné suite.

Le recours des défendeurs est certes recevable mais n'est pas justifié.

### Règle de droit

Selon les faits vérifiés par la Cour d'Appel, la demanderesse a convenu avec F. une commission de transport à coûts fixes, car seulement certains coûts individuels qui ne représentent qu'une petite part des coûts totaux faisaient l'objet d'une facturation séparée (Schütz dans Straube I2, § 413 HGB, ch. 3, Kerzendorfer/Geist dans Jabornegg, § 413 HGB, ch. 1ss. avec d'autres références). Le commissionnaire de

<sup>3</sup> Note de la rédaction : la demanderesse invoque encore l'article 59 CIM 1970, alors que le tribunal se fonde à juste titre sur les articles 3 et 10 COTIF 1980.

transport à coûts fixes relève exclusivement du droit de transport conformément au § 413, al. 1 HGB. Lorsque les conditions requises sont remplies, non seulement les dispositions des §§ 425 et suivants HGB sont applicables mais aussi les dispositions des droits de transport spéciaux (7 Ob 586/93, 7 Ob 3/94, chacun avec d'autres références). La question de savoir quel droit de transport est applicable dépend du moyen de transport (4 Ob 127/99a). Cela peut donc aussi être le droit de transport ferroviaire (4 Ob 127/99a; Kerzendorfer/Geist op. cit., ch. 7 avec d'autres références).

Conformément au § 2, lettre c), deuxième phrase AÖSp, les dispositions législatives de caractère impératif priment sur les AÖSp et limitent le champ d'action des AÖSp par analogie. Tout accord contraire sur l'application des AÖSp est nul. Dans la mesure où aucune responsabilité impérative n'est prévue, les AÖSp supplantent cependant l'application du droit de transport normalement applicable. Dans ce cas, c'est la liberté contractuelle qui prévaut (7 Ob 586/93, 7 Ob 3/94 chacun avec d'autres références).

En l'espèce, le transport devait être effectué d'Allemagne en Turquie, tous deux Etats membres de la COTIF et des RU CIM (Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht - « Droit de transport ferroviaire international » - 1.1 (2); Mutz dans Münchener Kommentar, vol. 7, p. 1516, Helm dans Großkommentar, 3<sup>ème</sup> éd., § 460 HGB, Annexe II (art. 1 CIM), remarque 5). Si les autres conditions sont remplies, les actions exercées relèveraient donc des RU CIM (surcharge : Art. 23 CIM; documents d'accompagnement : Art. 25 CIM; dommages résultant du retard : Art. 36 CIM).

S'agissant de la loi sur le transport ferroviaire (Eisenbahnbeförderungsgesetz, EBG), la Cour Suprême avait déjà déclaré que le droit de transport ferroviaire devait être considéré comme ayant un caractère impératif (4 Ob 127/99a). Schütz op. cit., § 413 HGB, ch. 1, et Csoklich dans Einführung in das Transportrecht, ("Introduction au droit des transports"), p. 60, sont expressément d'avis qu'il en est de même en ce qui concerne les RU CIM.

Conformément à l'article 51 CIM, dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, une action en responsabilité à quelque titre que se soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations y prévues. Même si, contrairement à l'article 41 CMR par exemple, la nullité des accords contraires n'est pas décrétée, le caractère impératif des dispositions sur la responsabilité des RU CIM résulte, d'après l'avis de la chambre, également de l'harmonisation voulue du droit de transport spécial des chemins

de fer pour le trafic international. Dans la mesure où les RU CIM prévoient une responsabilité, elles supplantent dans ce domaine les AÖSp convenues. Cela veut dire que le commissionnaire de transport à coûts fixes répond lui-même des actions résultant du contrat de transport ferroviaire et ne peut pas invoquer l'exonération de la responsabilité selon le § 41, lettre a) AÖSp.

Cela reste pourtant sans influence sur la responsabilité de l'assureur SVS actionné parce que les RU CIM n'interdisent pas la conclusion d'une assurance SVS, dans ce sens il n'y a pas de supplantation des AÖSp. Lorsque l'assurance SVS/RVS est conclue pour un transport soumis aux RU CIM, les assureurs SVS répondent alors à côté du commissionnaire de transport à coûts fixes selon les dispositions de la SVS.

Conformément au § 1 SVS, l'assurance de commission de transport est une assurance pour le compte d'un tiers. Sont assurés l'intéressé par la marchandise comme donneur d'ordre ou celui à qui appartenait l'intérêt assuré au moment de l'événement dommageable. Selon le § 2, ch. 1 SVS, l'assurance couvre tous les dommages résultant des contrats pour participation au trafic („Verkehrsverträge“), ce qui comprend selon le § 2, ch. 2 SVS, à côté des contrats de commission de transport, de toute façon aussi les contrats de transport de marchandises (7 Ob 327/97g, 1 Ob 375/98y, Schütz op. cit., § 415 HGB, Annexe II, SVS/RVS § 2, ch. 1). Les assureurs prennent en charge le dommage conformément aux dispositions légales sur la responsabilité du preneur d'assurance résultant du contrat pour participation au trafic. Ils renoncent aux objections que le commissionnaire de transport pourrait faire valoir sur la base des dispositions sur l'exonération ou la limitation de la responsabilité légale contenues dans les AÖSp et dans d'autres accords ou usages du commerce ou du transport (§ 3, ch. 1 SVS). Ainsi l'étendue de la responsabilité des assureurs de la commission de transport n'est pas déterminée conformément aux conditions des commissionnaires de transport (Helm, Großkommentar, 4<sup>ème</sup> éd., § 415 HGB, Annexe II, § 3 SVS, remarque 1; dans ce sens aussi P. Bydlinski dans Münchener Kommentar, vol 7, p. 266). Cela signifie que les assureurs SVS répondent conformément à la SVS, même si les AÖSp ne s'appliquent pas au dommage en raison d'autres dispositions impératives. Les défendeurs pourraient également être actionnés au cas où les RU CIM ne seraient pas appliquées, ce qui ne peut pas encore être évalué actuellement.

Le droit d'actionner des demandeurs résulte (provisoirement) du fait qu'il s'agit d'une assurance pour compte d'un tiers et que l'intérêt à la marchandise entre autres

du donneur d'ordre est assuré (§ 1 SVS; Helm, op. cit., § 415, Annexe I, § 39 ADSp - Allgemeine Deutsche Spediteur-Bedingungen - « Conditions générales des commissionnaires de transport allemands », remarque 5, Bydlinski op. cit., p. 265, Csoklich op. cit., p. 147).

La Cour d'Appel a correctement reconnu que les constatations du tribunal de première instance ne suffisaient pas pour pouvoir juger si finalement le cas litigieux est soumis aux RU CIM. La condition en est l'envoi de marchandises avec une lettre de voiture directe pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats membres et comprenant exclusivement des lignes qui sont inscrites sur les listes prévues aux articles 3 et 10 de la Convention (art. 1, § 1 CIM). Selon les constatations, il est seulement clair jusqu'alors que le territoire de deux Etats membres était emprunté; il reste cependant en suspens le fait de savoir si une lettre de voiture directe était fournie, quel accord était conclu par les parties au sujet des lignes sur lesquelles le transport de l'envoi devait s'effectuer et si ces lignes sont inscrites sur les listes susmentionnées. En effet, seul l'itinéraire convenu est déterminant et non celui par lequel l'envoi a été transporté effectivement (Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, 1.3 (7)). Les conditions pour une applicabilité des RU CIM ne peuvent pourtant être examinées que sur la base de constatations qui seraient faites à ce sujet par le tribunal de première instance.

Le tribunal de première instance ne pourra donc éclaircir quel droit de transport (spécial) doit s'appliquer dans le présent litige qu'après avoir complété l'administration de la preuve; il pourra seulement juger à ce moment-là quelles constatations il requiert pour un jugement définitif de ce cas litigieux.

[Décisions accessoires]

(Tiré de Transportrecht, Hambourg, n° 9/2002, p. 346/347)  
(Traduction)

## Informations diverses

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

*York, 30/31 janvier 2003*

Les 30 et 31 janvier 2003 s'est tenue à York (UK) la première session 2003 de l'ILGGRI, à un endroit

particulièrement approprié, à savoir au « National Railway Museum », certainement l'un des plus impressionnants de son genre au monde.

Comme d'habitude et conformément à son objet, figurait à l'ordre du jour un large éventail de thèmes, allant de rapports sur des accidents et en particulier des questions techniques individuelles en relation avec la sécurité ferroviaire, en passant par la prise de connaissance de l'état d'avancement, respectivement de résultats, d'actions et de groupes de travail auxquels ont participé des représentants de l'ILGGRI, jusqu'à de brèves discussions concernant des questions de principe, notamment en rapport avec le développement du droit communautaire dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire, ou des intérêts communs au niveau des autorités de surveillance nationales.

Cette fois-ci, les principaux thèmes traités étaient les suivants :

- le processus d'admission ainsi que la documentation nécessaire et l'attestation de sécurité (avec la problématique des degrés de sécurité définis) (Safety Level) des admissions établies par les autorités;
- le certificat de sécurité (Safety Certificate) en particulier;
- la banque de données/le registre pour véhicules (en relation avec une étude de la Commission européenne/DG TREN, des travaux de l'UIC et les registres spécifiques en relation avec les garanties portant sur les matériels d'équipement mobiles conformément à la Convention du Cap/Protocole ferroviaire).

Vu de l'extérieur, les objectifs des modifications institutionnelles dans les domaines de l'interopérabilité, de l'admission et de la sécurité n'apparaissent pas toujours clairement :

- éclatement des structures et responsabilités traditionnelles,
- interopérabilité dans un espace élargi,
- augmentation du niveau de sécurité,
- maintien d'une marge de manoeuvre pour tenir compte des différentes cultures juridiques et procédurales d'un Etat à l'autre.

Cela rend la discussion assez confuse. Il est toutefois important d'être toujours conscient du fait que l'objectif d'une interopérabilité et d'une libéralisation suffisante, prenant effet rapidement, doit être poursuivi énergiquement dans l'intérêt du chemin de fer, afin de le placer dans une meilleure position concurrentielle, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises à longues distances.

Certaines questions de définition semblent ne pas être encore clarifiées, comme par exemple celle du certificat de sécurité. Où est-il nécessaire : uniquement pour les entreprises, ou également pour le matériel ferroviaire ou le personnel en relation avec l'admission par les autorités ? Le fait d'opter pour une définition limitée aux entreprises semblerait s'imposer, afin d'éviter toute confusion. Des questions de définition se posent également dans le domaine banque de données/ registre/codification en ce qui concerne le matériel et les véhicules ferroviaires. Des délimitations claires sont indispensables.

Des définitions évitant des confusions sont également importantes si l'on se rend compte du nombre de parties oeuvrant dans ce domaine et voulant avoir une influence décisive sur le processus de réforme et de transformation :

- la Commission, et notamment les experts à qui elle confie des études souvent importantes;
- l'AIEF;
- l'UIC, respectivement ses directeurs de la sécurité;
- les participants au programme SAMNET.

Toutes ces parties recherchent une approche globale. Les principaux acteurs et experts sont partout engagés notamment pour contrôler que ne soient pas créés des précédents qui, plus tard, poseraient problème. En ce qui concerne les travaux nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre du droit d'admission de la COTIF, il est clair, dans la constellation actuelle, qu'il n'est pas possible de créer d'autres groupes de travail ayant leur propre programme. Par ailleurs, l'impression se renforce qu'en égard à l'application du droit d'admission de la COTIF, la Commission d'experts du RID devrait servir d'exemple, même si de nettes différences doivent être prises en considération. Il conviendra notamment de veiller à la complémentarité avec le futur instrument de l'UE, l'Agence ferroviaire européenne.

De quelle manière l'avenir de l'ILGGRI se présente-t-

il ? Il y a actuellement accord sur le fait que cette question sera importante lorsque l'Agence ferroviaire européenne sera pleinement opérationnelle. D'ici là, l'ILGGRI peut continuer à jouer son rôle sous la forme actuelle. Il pourra indubitablement rester un instrument utile dans les prochaines années. Il était d'autant plus nécessaire de discuter de nouveau de sa manière de travailler, afin de garantir l'efficacité d'une plate-forme qui devra impérativement conserver un caractère informel. Dans ce contexte, il est utile que l'Office central tienne à disposition, en arrière-plan, une base logistique minimale. L'OTIF est un instrument au service de ses Etats membres, nouvellement également dans le domaine technique. Pour cela, le site Internet de l'OTIF comportera, à l'avenir, une rubrique ILGGRI, afin de pouvoir communiquer des informations générales.

(Traduction)

### **Entretien au Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne**

A l'occasion de sa visite auprès du Comité de l'OSJD, le 12 février 2003, le Directeur général s'est longuement entretenu avec une délégation du Ministère polonais de l'Infrastructure sous la direction du Sous-secrétaire d'Etat Mieczyslaw Muszynski.

Il a obtenu un aperçu des considérations et des efforts de la Pologne en ce qui concerne une politique ferroviaire Ouest-Est consistante, connective et prometteuse au-delà de la frontière de l'UE élargie. Selon la volonté de l'UE, la Pologne doit jouer un rôle actif en ce sens. L'objectif consiste finalement à procéder à des investissements optimaux qui offrent, avec les moyens forcément limités, un maximum d'avantages aux chemins de fer. Dans les activités sont intégrés tous les voisins orientaux de la Pologne. Pour chaque pays se présente toutefois un problème différent :

- Un des accents principaux est mis sur la Fédération de Russie, où le Ministère russe des chemins de fer joue un rôle central, notamment en ce qui concerne l'axe transsibérien. Celui-ci promet un important potentiel de développement, auquel sont également intéressés les voisins occidentaux de la Pologne, notamment l'Allemagne et la République tchèque.
- Le Bélarus, qui est étroitement lié à la Russie, entre également en ligne de compte.
- L'accès de la Russie à la mer Baltique par le biais



de son enclave de la région de Kaliningrad constitue un problème particulier qui concerne outre la Lituanie également la Pologne, étant donné que ce problème est en relation avec l'accès des Etats baltes au noyau de la vieille Europe par le biais du Corridor I paneuropéen (branche A). Cet accès fait l'objet d'un programme de développement spécifique.

- La quatrième ligne d'action est axée sur le partenaire difficile qu'est l'Ukraine, où existent, au niveau interne, des divergences d'opinions importantes également en ce qui concerne la libéralisation du chemin de fer et où la priorité est pour la plupart du temps accordée au transport routier.

Dans le contexte général, un intérêt particulier repose sur l'interopérabilité technique et opérationnelle aux points frontière, respectivement aux points de passage des voies à écartement normal aux voies à écartement large. La Pologne dispose d'expériences avec les deux systèmes techniques et a fourni un travail de pionnier afin d'assurer un passage automatique sans difficultés des wagons de la voie à écartement normal à la voie à écartement large sur la base de bogies à écartement variable. L'objectif est finalement de disposer de « nouveaux points frontière » ne nécessitant pas d'arrêt, qui sont donc « invisibles », et offrant une qualité optimale basée sur des normes généralement acceptées en faveur d'un chemin de fer concurrentiel – notamment en trafic marchandises.

Cela touche également l'interopérabilité juridique, respectivement l'application des différents systèmes de droit de transport en vigueur d'une part dans l'espace de l'OTIF et d'autre part dans celui de l'OSJD et qui, à long terme, devraient être harmonisés.

La Pologne soutient la stratégie exprimée dans la Position commune OTIF/OSJD en ce qui concerne la coopération entre les deux organisations et qui est basée sur un processus d'harmonisation mené de manière pragmatique. A cette fin, l'OTIF voudrait, avec le soutien de l'UE, qui compte adhérer à la COTIF 1999, promouvoir sur la base d'une réciprocité et avec des efforts concrets, la possibilité d'effectuer, dans la mesure où le marché le demande, des transports directs selon un seul système juridique.

Cela souligne l'importance de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999. La Pologne a ratifié la COTIF 1999, le dépôt de l'instrument est en cours (l'instrument a effectivement été déposé quelques jours plus tard).  
(Traduction)

## Bibliographie

**Bidinger Helmuth**, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, 2ème édition entièrement remaniée, classeur à feuillets mobiles, commentaire poursuivi par **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, livraison complémentaire 3/02, état décembre 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. Trois lois adoptées en 2002 ont entraîné des modifications qui ont du être intégrées dans le commentaire. Il convient de mentionner en particulier la Loi du 27 avril 2002 sur l'égalité du traitement des personnes handicapées et sur la modification d'autres lois qui, dans la partie « Textes », était déjà intégrée dans la livraison complémentaire 2/02 (v. Bulletin 4/2002, p. 98). Les conséquences de cette loi sont maintenant également prises en compte dans la partie du commentaire.

Une nouvelle prescription concernant l'octroi d'autorisations, applicable à compter du 1<sup>er</sup> février 2003, prévoit que celui-ci se fasse expressément sous forme écrite. En même temps a toutefois été créée la possibilité, en dérogation à cette prescription, d'octroyer des autorisations et autres documents également sous forme électronique avec une signature durablement vérifiable conformément aux ordonnances et aux prescriptions administratives générales promulguées en raison de cette loi. Un commentaire détaillé de cette prescription est prévu pour la prochaine livraison complémentaire.

Outre l'exemption de l'obligation d'autorisation des organisateurs de voyages d'excursions et de voyages-vacances, d'autres nouveautés ont trait notamment à la promulgation d'ordonnances et de prescriptions administratives générales ainsi qu'aux infractions. Cela a fourni l'occasion à remanier et à élargir le commentaire relatif aux prescriptions correspondantes.

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)

**Kunz Wolfgang** (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 13<sup>ème</sup> livraison complémentaire, état 1<sup>er</sup> août 2002

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (v. Bulletin 3/2002, p. 72).

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

Avec l'importante 13<sup>ème</sup> livraison complémentaire (presque 200 pages) est surtout mise à jour la partie „Droit allemand“, en y intégrant de nouvelles prescriptions par lesquelles sont transposés des actes juridiques de la Communauté européenne et adaptées les compétences au sein de l'administration fédérale.

L'utilisateur voit au premier coup d'oeil quelle réglementation a été changée par quelle prescription, un aperçu des modifications précédant chaque texte de loi. Dans certains cas, des explications ont été ajoutées ou adaptées suite à une modification de loi. Dans le contexte d'une modification de la Loi relative à la régionalisation des transports publics régionaux, des explications détaillées apportées par W. Kunz ont été ajoutées.

L'Ordonnance relative à la protection des animaux dans le cadre d'un transport, qui sert à la transposition de plusieurs directives de la Communauté européenne, a été nouvellement intégrée. Les explications correspondantes sont également rédigées par l'éditeur du recueil. Par ailleurs ont été prises en considération les modifications de l'ordonnance relative à la construction et à l'exploitation de chemins de fer ainsi que l'ordonnance

relative à l'assurance responsabilité civile des chemins de fer.

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

(Traduction)

**Filthaut Werner**, *Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts)* [Loi relative à la responsabilité civile (Commentaire relatif à la loi sur la responsabilité civile et les lois parallèles du droit délictuel et du droit de responsabilité contractuelle)], 6<sup>ème</sup> édition remaniée, Editions C.H. Beck, Munich 2003, ISBN 3 406 50250 4, pages XXV, 638

La loi relative à la responsabilité civile règle en tant que loi spéciale une partie importante du droit de responsabilité civile allemand, notamment la responsabilité de l'exploitant d'un chemin de fer sur rail ou par suspension, du propriétaire de certaines installations dangereuses ou d'une fabrique.

Même si le nombre des accidents dans le domaine ferroviaire a plutôt diminué au cours des dernières décennies, la responsabilité sans faute (responsabilité pour risque), introduite en Allemagne déjà en 1871, est d'une grande importance pour les victimes.

La 2<sup>ème</sup> loi de modification relative aux dommages et intérêts, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2002, a largement modifié loi relative à la responsabilité civile et également certaines dispositions en matière de responsabilité du Code civil allemand (BGB). Cette loi a pour but d'adapter le droit relatif aux dommages et intérêts à la situation et aux valeurs actuelles ainsi qu'au système juridique des voisins européens, d'améliorer la protection des victimes et de simplifier le règlement des dommages.

Afin d'améliorer la position des victimes, le motif d'exonération de la responsabilité „événement inévitable“ est supprimé. A l'avenir, l'exploitant ne peut, en principe, se libérer de la responsabilité qu'en cas de force majeure. Le législateur a toutefois décidé de maintenir le motif de l' « événement inévitable » pour le règlement du dommage et d'introduire une disposition

correspondante dans la loi relative à la responsabilité civile.

L'introduction d'un droit au *pretium doloris* même en cas de responsabilité pour risque constitue une autre nouveauté importante. Celle-ci améliore également la protection des victimes. Etant donné que dans le cadre de la procédure judiciaire est supprimé l'examen jusqu'alors nécessaire de la question de savoir si une responsabilité délictuelle est donnée, un effet de rationalisation est atteint dans le cadre du règlement du dommage.

Les réglementations concernant les montants maximaux de responsabilité ont été modifiées afin de parvenir à une harmonisation à l'intérieur de la responsabilité pour risque. En même temps, les montants ont été augmentés afin d'obtenir une adaptation à l'évolution des coûts. Il va de soi que les montants maximaux ont été convertis en euros.

Par ailleurs, la loi relative à la modernisation du droit des obligations, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002, a créé une disposition uniforme pour les manquements aux obligations *contractuelles*; le droit relatif à la prescription a été entièrement remanié.

Ces nouveautés nombreuses et fondamentales ont nécessité une restructuration importante du Commentaire de Filthaut.

Finalement, les possibilités d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire tierce par des entreprises de transport ferroviaires ont gagné en importance. Les problèmes de responsabilité qui y sont liés ont également rendu nécessaire une présentation détaillée dans le Commentaire.

La nouvelle édition remaniée du Commentaire tient compte de la jurisprudence allemande et de la littérature jusqu'en novembre 2002. Un aperçu rapide sur la couverture complète le registre détaillé dans le commentaire même et facilite ainsi considérablement l'utilisation.

Le Commentaire de Filthaut a été traité avec la grande minutie habituelle et peut être vivement conseillé à toutes les personnes traitant des questions du droit relatif aux dommages et intérêts. Il constitue et demeure un ouvrage standard à jour et détaillé pour toutes les questions liées à la loi relative à la responsabilité civile. (Traduction)

**Sir Roy Goode**, *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques – Commentaire officiel*. Publié par l'UNIDROIT, Rome 2002, ISBN 88-86449-10-0, 414 pages, € 100.- emballage et envoi postal inclus

Conformément au souhait exprimé dans la résolution n° 5 de la Conférence diplomatique du Cap, le Président de la Commission de rédaction, Sir Roy Goode, professeur émérite en droit à l'université d'Oxford, a publié, dans un délai étonnamment court, avec le soutien du Secrétariat de l'UNIDROIT et du service juridique de l'OACI, le commentaire officiel à la Convention du Cap susmentionnée qui avait été ouverte à la signature le 16 novembre 2001. Le commentaire officiel a également été réalisé en étroite coopération avec le Président de la Commission plénière pour les dispositions finales et avec les membres et les observateurs de la Commission de rédaction.

Le Secrétariat de l'OTIF a régulièrement informé dans ce Bulletin sur les travaux qui ont conduit à l'adoption de cette Convention ainsi que sur les travaux dans le cadre de l'UNIDROIT et de l'OTIF visant à créer un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention du Cap. En ce qui concerne l'intérêt de la Convention et du Protocole y relatif pour le domaine ferroviaire, il est renvoyé entre autres à l'étude de G. Mutz dans le Bulletin 4/1999, pages 238 à 249.

Le commentaire officiel est disponible en langues anglaise et française et est divisé en cinq parties :

La première partie comporte une présentation de l'historique de la Convention et du Protocole qui remonte jusqu'en 1988.

La deuxième partie donne un aperçu de la Convention et explique les objectifs ainsi que la structure dichotome de la Convention, constituée d'une Convention de base et de Protocoles complémentaires portant sur les questions spécifiques aux différentes catégories de matériel d'équipement (matériel aéronautique, matériel roulant ferroviaire, matériel spatial). Par ailleurs sont présentés dans cette partie les principes juridiques sur lesquels repose la Convention.

La troisième partie comporte un aperçu du Protocole aéronautique et souligne les compléments et les modifications par rapport à la Convention de base.

Dans les 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> parties suivent les dispositions de la Convention de base, d'une part, et du Protocole aéronautique, d'autre part, commentées article par article.

Le commentaire officiel comporte au total 12 appendices dans lesquels sont reproduits la Convention de base et le Protocole aéronautique, l'acte final de la Conférence diplomatique du Cap ainsi que les cinq résolutions qu'elle a adoptées. A la résolution n° 1 de la Conférence diplomatique est attaché un texte consolidé de la Convention de base et du Protocole aéronautique. Ce texte n'a pas d'effet juridique et à en premier lieu pour but de faciliter la lecture et de promouvoir ainsi la compréhension des dispositions de la Convention à la lumière des modifications apportées par le Protocole aéronautique et de faciliter son application.

Par ailleurs sont joints sous forme d'annexes au commentaire officiel :

- un tableau de concordance des dispositions de la Convention de base, du Protocole aéronautique et du texte consolidé,
- un tableau des déclarations des Etats membres admises selon la Convention,
- une présentation chronologique du développement de la Convention et
- une liste des principaux documents en relation avec l'élaboration de la Convention.

Un index avec les principaux mots-clé facilite l'utilisation pratique du commentaire officiel.

Ce commentaire est non seulement une aide substantielle à la compréhension de la Convention du Cap et à son application dans le domaine aéronautique, mais aussi une aide importante en ce qui concerne l'élaboration et les discussions du Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire.

L'ouvrage peut être obtenu directement auprès du Secrétariat de l'UNIDROIT, Via Panisperna 28, I-00184 Rome, au prix susmentionné de € 100.-.  
(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° 2969/2003, p. 3 – Marchandises dangereuses : L'ADR nouveau est arrivé (N. Grange)

*Idem*, n° 2974/2003, p. 96 – Droit de vérification du destinataire. Le point (M. Tilche)

*Idem*, n° 2979/2003, p. 189/190 – Voyageurs. Sort des bagages (M. Tilche)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 1-2/2003, S. 7 – Gefahrgut/Umwelt: Regulierung auf Hochtouren

*Idem*, 3/2003, S. 3 – ADSp-Änderungen treffen auch Frachtführer. Versicherungsschutz wird erheblich eingeschränkt (J. Knorre)

*Idem*, Nr. 10/2003, S. 8 – Der Verkehrsträger spielt keine Rolle. Vereinbarter Transportweg entscheidet über Rechtsanwendung (E. Boecker)<sup>1</sup>

*Idem*, Nr. 15/2003, S. 9 – Schutz für Frachtführer muss nicht eingeschränkt werden. Gleichlauf zwischen Haftung und Versicherung trotz ADSp 2003 möglich (P. Kollatz)

*Idem*, Nr. 21/2003, S. 3 – ADSp-Vereinbarung sollte schriftlich bestätigt werden. Neues Gerichtsurteil vom Oberlandesgericht Hamburg zu Geschäftsbedingungen (R. Herber)

*Idem*, Nr. 39/2003, S. 2 – ADSp müssen schriftlich vereinbart werden; S. 9 – Eine Sache der relativen Unmöglichkeit. Ablieferung oder Entladung beendet Frachtvertrag (H. Widmann)

*Eisenbahntechnische Rundschau*, Darmstadt, Nr. 3/2003, S. 87 – Neuer Gefahrgut-Unfall-Bericht gemäß ADR/RID

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 5/2002, p. 546-602 – La Convention de Budapest (CMNI) (G. Auchter)

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 3/2003, S. 25-29 – RID-Wendepunkt (J. Conrad)

<sup>1</sup> Référence est faite à l'arrêt reproduit dans ce Bulletin (v. Jurisprudence)

*IMO News (The Magazine of the International Maritime Organization)*, N° 4/2002, p. 4 – Athens Protocol marks major advance in compensation regime (W.A. O’Neil); p. 5 - Liability limits for ship passengers raised with new Athens Convention, compulsory insurance introduced

*Internationales Verkehrswesen*, Hamburg, Nr. 3/2003, S. 103-105 – Die ADSp im Umbruch (H. Valder)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 7-8/2003, p. 34/35 – RID/ADR 2003

*Idem*, n° 11/2003, p. 44/45 – Ça coûte, la sécurité. 19<sup>ème</sup> colloque international matières dangereuses  
Hambourg 2003

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 2 /2003, S. 45-50 – Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln (I. Koller)