



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

2/2003

111^e Année • Avril - Juin

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Liechtenstein, p. 19

Organes de l'OTIF

Comité administratif

99^{ème} session – Bratislava, 15/16.5.2003 – p. 19

Office central

Maria Lehmann ☞, p. 20

COTIF

Adhésion de la Communauté européenne à la COTIF

Négociations concernant les modalités de l'adhésion – Berne, 27.6.2003 – p. 20

Marchandises dangereuses

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

Genève, 19-23.5.2003, p. 21

Technique

Conférence d'information sur le droit d'admission de la COTIF – Berne, 26.6.2003, p. 22

Autres activités

OTIF - UNIDROIT

Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles – 3^{ème} session conjointe – Berne, 5-13.5.2003 – p. 24

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

Etude sur les systèmes de pénalités dans le domaine ferroviaire – Bruxelles, 20.6.2003 – p. 26

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

11^{ème} session du Groupe de travail III (Droit de transport) – New York, 24.3-4.4.2003 – p. 27

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Jubilé des 50 ans de la CEMT – Bruxelles, 22-24.4.2003 – p. 27

Réunion du Groupe sur les chemins de fer du Comité des suppléants de la CEMT – Paris, 4.6.2003 – p. 28

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXXI^{ème} Conférence des Ministres – Tbilisi, 19/20.6.2003 – p. 29

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2003 – Berne, 22.5.2003 – p. 29

Etudes

Hans Rudolf Isliker, Thème : sécurité – La sécurité du tunnel de base du Brenner : sous quel angle examiner la question concrètement ? – p. 30

Dr Gerfried Mutz, Le registre international relatif aux garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire, p. 35

Jurisprudence

Landgericht Hildesheim – Arrêt du 13.2.2003 – Transports des véhicules automobiles – Responsabilité du transporteur (dommages causés par des graffiti) (CIV) – p. 40

Informations diverses

EurailFreight

Munich, 22/23.5.2003, p. 45

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Berne, 22/23.5.2003, p. 47

Association française des Wagons de particuliers (AFWP)

Paris, 5.6.2003, p. 48

Académie d'été internationale 2003

Sopron, 19-22.6.2003, p. 49

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 49

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

Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübeliweg 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

2/2003

111^e Année – Avril - Juin

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'Office central
des transports internationaux ferroviaires à Berne

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par l'Office central n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Liechtenstein

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), le Liechtenstein a déposé, le 13 mai 2003, son instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). Le Liechtenstein est le 12^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

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

Organes de l'OTIF

Comité administratif

99^{ème} session

Bratislava, 15/16 mai 2003

Sur invitation de la Slovaquie, la 99^{ème} session du Comité administratif s'est tenue à Bratislava, les 15 et 16 mai 2003, sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France).

Le Comité a approuvé le Rapport de gestion 2002. Pour l'avenir, il a invité le Secrétariat de l'OTIF à lancer une réflexion sur la différenciation entre : le Rapport de gestion, un document d'orientation stratégique et un document de communication externe.

Le Comité a, par ailleurs, approuvé le Rapport de gestion financière 2002 et a fixé le taux kilométrique qui constitue la base pour le calcul des contributions définitives 2002 à Frs. 6.40. Il a pris note de la situation financière de l'OTIF et de la situation actuelle des placements. Cependant, un excédent de charges de Frs. 192'164.08 doit être prélevé du Fonds de réserve surtout dû à la performance négative du portefeuille de titres, ce qui se reflète dans le résultat financier

uniquement pour des raisons tenant à l'application stricte des principes comptables.

Le Comité a, de plus, pris connaissance de la « Position commune » OTIF-OSJD et l'a approuvée (v. Bulletin, 1/2003, p. 6, ainsi que p. 29).

Il a été informé du développement des travaux en ce qui concerne l'accord d'adhésion de la CE à la COTIF. En effet, le Conseil des Ministres des Transports de l'UE est parvenu, le 28 mars 2003, à un accord politique sur le Deuxième Paquet ferroviaire et a ainsi également approuvé en principe le mandat de négociation de la Commission européenne au sujet de cette adhésion. Les négociations officielles entre la délégation de l'OTIF et la délégation de la Commission européenne débuteront, le 27 juin 2003, à Berne (v. Bulletin 4/2002, p. 73).

Pour finir, le Comité a évoqué des questions liées à l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, et plus particulièrement la question de la planification des travaux et du rythme des réunions Comité en vue de la préparation de la 7^{ème} Assemblée générale. Il a pris connaissance d'un tableau comparatif 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 (v. Bulletin 4/2002, p. 74).

La 100^{ème} session du Comité se tiendra, les 6 et 7 novembre 2003 à Berne, et la 101^{ème} session aura lieu les 3 et 4 juin 2004 en Grèce.

Office central

Maria Lehmann †

Mme Maria Lehmann naquit le 19 août 1926 à Berne et obtint le Certificat d'études pratiques de l'Ecole d'Interprètes de l'Université de Genève pour les langues française, anglaise et italienne. Après avoir brièvement travaillé au Secrétariat de l'Union des Banques Suisses (UBS), elle entra, le 1^{er} mars 1949, dans les services de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, où elle termina sa carrière professionnelle le 31 décembre 1989 au grade de Premier Secrétaire.

Pendant son activité de plus de 40 ans à l'Office central, elle a œuvré, avec grand soin, en tant que traductrice, rédactrice des procès-verbaux et lectrice de tous les textes destinés à la publication. Ses excellentes connaissances linguistiques lui étaient d'une aide précieuse dans le cadre de cette activité souvent laborieuse.

Mme Lehmann fut, pendant près de vingt ans (1973 jusqu'à fin 1989), également en charge du Bulletin de l'Office central. Dans le cadre de cette activité, elle était chargée du collationnement de tous les manuscrits, de la coordination des travaux, du respect des délais, de la mise en forme et du bon à tirer.

Par ailleurs, la défunte fut responsable de tous les travaux administratifs liés à la bibliothèque de l'Office central et a préparé, en collaboration avec les juristes de l'Office, la publication des documents relatifs à la 8^{ème} Conférence de révision.

Grâce à ses connaissances linguistiques particulières, son grand engagement et son sérieux, Mme Maria Lehmann a apporté une contribution précieuse aux activités de l'Office central des transports internationaux ferroviaires.

Tous les collaborateurs qui ont connu la défunte, garderont d'elle un souvenir respectueux.
(Traduction)

COTIF

Adhésion de la Communauté européenne à la COTIF

Négociations
concernant les modalités de l'adhésion

Berne, 27 juin 2003

L'article 38 de la COTIF dans la teneur du Protocole de Vilnius (COTIF 1999) prévoit la possibilité de l'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique telle que la Communauté européenne. La Commission européenne a déclaré, quant à elle, qu'une adhésion rapide de la Communauté européenne à la COTIF dans le cadre du « deuxième paquet ferroviaire » figurait parmi ses objectifs. La Commission européenne a été autorisée, le 28 mars 2003 par le Conseil, à négocier un accord concernant les modalités de cette adhésion.

Des négociations sur cet accord ont eu lieu à Berne, le 27 juin 2003. Les délégations de négociation sont convenues d'un texte.

En ce qui concerne l'OTIF, cet accord doit être approuvé par l'Assemblée générale qui sera convoquée conformément à l'article 6, § 1 du Protocole de Vilnius.

En ce qui concerne la Communauté européenne, le Conseil devrait d'ici là, d'une part, autoriser la Commission européenne à signer l'accord et, d'autre part, décider définitivement l'adhésion.

(Traduction)

Marchandises dangereuses

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

Genève, 19-23 mai 2003

26 Etats de l'ADR, ainsi que dix organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette 74^{ème} session sous la présidence de M. Franco (Portugal)

Liste des autorités compétentes

Le secrétariat a indiqué que seule l'Autriche a présenté une notification conformément au 1.8.4 qui prévoit la notification des adresses de toutes les autorités et organismes compétents selon le droit national pour l'application de l'ADR.

Le Groupe de travail a estimé qu'il était nécessaire de disposer d'une liste avec au moins l'indication de l'autorité compétente principale. Les délégations ont été invitées à fournir au secrétariat, dans la mesure du possible toutes les informations requises au 1.8.4, ou au moins une référence à un site web où ces informations sont disponibles.

Remarque de l'Office central : cette obligation de notification est également valable pour le RID (section 1.8.4). Jusqu'à ce jour ces notifications peuvent être comptées sur les doigts d'une seule main ... L'Office central suppose que les autorités compétentes principales sont celles à qui la documentation RID est adressée et qui participent aux réunions pertinentes.

Amendements provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Ces amendements adoptés en 2002 ont été approuvés par le groupe de travail. Ils le seront également pour le RID lors de la 40^{ème} session de la Commission d'experts du RID (novembre 2003) pour mise en vigueur au 1.1.2005.

Sécurité dans les tunnels routiers (v. également Bulletin 4/2002, p. 75)

Le représentant de l'Autriche, qui a présidé le Groupe de travail informel qui s'est réuni à son invitation à Feldkirch du 12 au 14 mai 2003, a présenté le rapport de ce Groupe. Il a indiqué que le groupe est parvenu à établir un projet de tableau groupant les marchandises dangereuses de l'ADR dans les groupes A, B, C, D ou E en fonction des critères de groupes de danger pour les tunnels définis par l'OCDE/AIPCR, et à définir des dispositions qui pourraient être introduites dans le chapitre 1.9 en relation avec les restrictions relatives aux tunnels. Il a souligné qu'il restait des problèmes à résoudre. En effet l'OCDE/AIPCR n'a pas terminé ses travaux sur les analyses de risque, ce qui ne permet pas pour l'instant aux gestionnaires de tunnels de déterminer quel groupe de marchandises devrait être interdit dans un tunnel en fonction des caractéristiques du tunnel et des autres facteurs socio-économiques ou environnementaux à prendre en compte dans le processus de décision. Il conviendrait en outre de fournir au groupe de travail sur la sécurité routière un système de signalisation à placer à l'entrée des tunnels pour permettre une identification des groupes autorisés ou interdits.

Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis par le groupe informel, et de nombreuses délégations ont exprimé leur approbation de principe pour les résultats obtenus, même s'il convenait éventuellement de les affiner, par exemple en ce qui concerne les quantités d'explosifs, les quantités à prendre en compte pour les citernes ou GRVs, etc.

Le représentant de l'IRU a indiqué que son organisation était favorable à des dispositions qui devraient permettre d'harmoniser les conditions actuelles extrêmement variées de passage des tunnels et donc de faciliter de manière conséquente le transport international. Il a souhaité que les informations sur les conditions de passage dans les tunnels dans chaque pays soient transmises, conformément au 1.9.4, au secrétariat de la CEE-ONU et qu'elles soient mises à disposition sur le site web du secrétariat.

Plusieurs délégations ont souligné que pour que le système fonctionne, il était nécessaire que chaque Etat et gestionnaire de tunnels accepte de baser ses décisions d'interdiction/d'autorisation sur ce système. Ils ont craint que si tel n'était pas le cas, tout le travail effectué pour l'ADR ne servirait à rien. Il a été suggéré cependant que l'introduction de telles dispositions dans l'ADR pourrait amener petit à petit les gestionnaires de

tunnel à adhérer au système, qui pourrait être amélioré au fil des années compte tenu de l'expérience.

Le secrétariat a proposé de compléter le système de groupe de cargaison mis au point par le groupe de travail informel par un système de codes qui pourraient être attribués à chacune des marchandises dangereuses dans le tableau A du chapitre 3.2, qui permettrait de déterminer facilement à quel groupe appartient un chargement et quels tunnels pourraient être empruntés. Ceci faciliterait l'application pratique du système notamment pour les conducteurs de véhicule et les autorités de contrôle.

Le Groupe de travail a finalement décidé d'adopter provisoirement les textes proposés par le Groupe informel ainsi que l'approche suggérée par le secrétariat. Le secrétariat a été prié de préparer, en concertation avec les membres du Groupe informel, une proposition englobant les résultats des travaux du groupe informel, le codage des marchandises dangereuses, et la signalisation à l'entrée des tunnels, qui sera discutée à la prochaine session.

Remarque de l'Office central : le problème des tunnels ferroviaires est également à l'ordre du jour, v. Bulletin 4/2002, p. 77.

Sûreté du transport des marchandises dangereuses

Le Groupe de travail a pris note du résultat provisoire des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (v. Bulletin 1/2003, p. 4). Dans ce contexte l'on s'est demandé s'il convenait de conserver les dispositions anciennes du chapitre 8.4 relatif à la surveillance des véhicules, à tout le moins de les adapter, car elles interfèrent avec le droit national qui fixe les interdictions de stationnement suivant des critères variés.

Questions diverses

Le Groupe de travail a noté que l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) a adopté un protocole No.9 relatif au transport des marchandises dangereuses qui complète et forme partie intégrante de l'Accord cadre de l'ASEAN sur la facilitation des marchandises en transit. Ce Protocole prévoit que les Parties contractantes adoptent les dispositions du Règlement type de l'ONU et de l'ADR notamment pour la classification, l'emballage et l'étiquetage, la signalisation des véhicules et les méthodes d'emballage, les documents de transport, la formation et les précautions contre l'incendie et les explosions. L'esprit du Protocole est cependant différent de celui de l'Accord ADR proprement dit dans la mesure où les transporteurs de

marchandises dangereuses en transit doivent obtenir un permis de toutes les autorités compétentes des pays traversés.

Le Groupe de travail s'est réjoui du rayonnement de ses travaux et a espéré que ces pays adhèrent un jour à l'ADR et profitent ainsi de conditions simplifiées de transport international.

Technique

Conférence d'information sur le droit d'admission de la COTIF

Berne, 26 juin 2003

Résumé et conclusions

L'objectif de la conférence consistait à informer les Etats membres de la COTIF des récents développements et de la position actuelle en ce qui concerne le droit d'admission de la COTIF (Appendices F – RU APTU – et G – RU ATMF – à la nouvelle COTIF 1999), notamment eu égard à la relation avec le système de la CE qui est déterminé par la Directive 2001/16 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel dans sa version remaniée ainsi que par la Directive relative à la sécurité des chemins de fer, y compris la création d'une Agence ferroviaire européenne (AFE).

Outre les délégués des Etats membres de la COTIF, des représentants de la CE, de l'AEIF et de l'UIC ont participé à cette conférence.

Les présentations et les discussions dans le cadre de la conférence ont clairement montré **que les deux systèmes pouvaient coexister et agir ensemble de manière utile**, l'OTIF ayant le rôle important d'inclure ses Etats membres non membres de l'UE dans le processus d'interopérabilité et d'harmonisation en vue de promouvoir les chemins de fer dans un espace géographique le plus large possible. La conférence a fait apparaître que le droit d'admission de la COTIF, avec sa reconnaissance mutuelle d'admissions, sera utile à tous les membres de la COTIF, Etats membres de l'UE compris, son objectif étant d'accélérer et de faciliter les processus d'admission et de diminuer les frais qui y sont liés.

La stratégie de l'OTIF a changé

Depuis l'adoption de la COTIF 1999, la CE a développé sa législation ferroviaire. Elle dotera l'AFE de moyens en personnels importants et ainsi accélèrera le développement des STI et des dispositions en matière de sécurité (objectifs, méthodes). L'OTIF se félicite de ce développement.

Etant donné que cette législation sera contraignante pour les Etats membres de l'UE ainsi que pour d'autres Etats adhérent peu à peu à l'UE, et qu'elle est également appliquée par les Etats de l'EEE (p. ex. la Norvège), l'OTIF et la CE soulignent la nécessité impérieuse d'éviter des conflits et d'intégrer pleinement les réglementations de la CE (STI et dispositions relatives à la sécurité) dans les Annexes des RU APTU, qui constitueront la base de l'admission.

L'UIC a, avec ses experts techniques, réalisé un travail important et précieux, afin d'introduire, sur la base des fiches UIC existantes et des parties techniques du RIV et du RIC, l'état actuel des normes et prescriptions en matière d'admission de véhicules ferroviaires dans un référentiel pouvant être intégré tant dans les STI relatives au chemin de fer conventionnel que dans les Annexes des RU APTU. L'UIC a informé que la table des matières et environ 80 % du contenu sont désormais disponibles. Le référentiel complet sera transmis à l'AEIF qui est chargée d'élaborer les STI relatives au chemin de fer conventionnel. Celles-ci devront devenir contraignantes à l'intérieur de la CE après l'audition du « Comité article 21 ».

Avec l'introduction des STI et des dispositions de la CE relatives à la sécurité dans les Annexes des RU APTU, la Commission d'experts techniques de l'OTIF et le Secrétariat de l'OTIF seront en mesure de concentrer leurs efforts sur la mise en oeuvre des règles de la COTIF en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle d'admissions. Ces règles ont été créées afin d'éviter des procédures longues et coûteuses, marquées par des doublons, où chaque autorité nationale concernée examine et approuve un véhicule destiné à être utilisé en trafic international. En introduisant les normes techniques et les dispositions relatives à la sécurité développées par la CE dans le système d'admission de la COTIF, il est possible de parvenir à une complémentarité utile et un processus de développement convergent.

Les exigences formulées par les chemins de fer et l'industrie

Plusieurs exemples présentés au cours de la conférence ont montré que les entreprises ferroviaires et l'industrie ont un grand intérêt à ce que les STI relatives au chemin de fer conventionnel soient rapidement disponibles, notamment en ce qui concerne la traction, domaine où semblent exister les principaux problèmes d'interopérabilité. En ce qui concerne les engins de traction utilisés en trafic international, il est p. ex. apparu que les différentes exigences nationales dans le domaine du contrôle de cabine nécessiteraient l'intégration de nombreux éléments remplissant pratiquement la même fonction, ce qui limiterait considérablement la vue du conducteur sur la ligne. La Commission européenne a cependant déclaré prioritaire l'élaboration de STI pour les wagons de marchandises ainsi que pour les domaines de l'exploitation et de l'environnement. A ce jour, l'AEIF n'a reçu ni mandat ni moyens financiers pour développer les autres STI, y compris celles concernant la traction. Un représentant d'un Etat membre a fait part de son étonnement, étant donné que l'interopérabilité des wagons de marchandises est assuré depuis des années déjà par l'UIC grâce aux fiches UIC et au Règlement RIV.

Les entreprises ferroviaires et l'industrie ont souligné la nécessité de simplifier et d'accélérer le processus d'admission actuel, afin d'éviter qu'un véhicule prévu à être utilisé en trafic international doive être admis par chaque autorité nationale. Les Directives de la CE n'auraient pas amélioré la situation ; au contraire, elles l'auraient cimenté. Le système d'admissions mutuellement reconnues de la COTIF semblerait être une solution appropriée pour résoudre ce problème.

Les exigences formulées par les autorités d'admission

Il a été déclaré, sur la base de l'expérience de l'autorité d'admission d'un Etat membre de l'UE, qu'il convient de clairement différencier entre les exigences techniques et le processus d'admission. Il est nécessaire de simplifier le processus d'admission, ce qui suppose une transparence et une structure de la procédure d'admission reconnue par tous, afin que les résultats puissent être reconnus mutuellement au niveau international. Des exemptions devraient être l'exception et, le cas échéant, être clairement motivées et documentées. Différents types de procédures d'admission devraient être prévus, en fonction du type et de l'état du véhicule – nouveau, d'occasion ou modifié. Les personnes impliquées dans la procédure d'admission et leur collaboration devraient être clairement présentées. Cela ouvrirait la voie à une

acceptation du système d'admission de la COTIF par la CE également pour des admissions nationales.

Les avantages du système d'admission de la COTIF

Pour assurer qu'une autorisation d'admission délivrée par une des autorités d'admission des Etats membres de l'OTIF soit reconnue par toutes les autres autorités et par les utilisateurs, celle-ci doit être fiable et valable. Cela signifie que **la procédure d'admission doit être transparente, réalisée conformément aux prescriptions et qu'elle doit être surveillée**. La transparence est garantie par le fait que quiconque peut, si nécessaire, vérifier si la forme et le contenu de la documentation et des tests, la procédure d'admission ainsi que les autorisations d'admission et leur contenu répondent pleinement aux exigences définies dans les Annexes des RU APTU et correspondent aux modèles basés sur les RU ATMF, y compris les exigences relatives à l'assurance de la qualité, p. ex. en ce qui concerne la compétence et l'indépendance du personnel des organismes notifiés et des autorités mêmes. Les autorités de tous les Etats membres de l'OTIF surveilleront la procédure et la Commission d'experts techniques pourra intervenir et apporter son soutien en cas de non respect des prescriptions ou en cas d'insuffisances au niveau de la qualité.

Pleinement développé, le système d'admission de la COTIF aidera à promouvoir l'interopérabilité, ce non seulement de manière onéreuse par une harmonisation du matériel (véhicules, infrastructure, équipements de sécurité), mais aussi au moyen de la procédure d'admission harmonisée. Par conséquent, la réglementation actuelle, selon laquelle un véhicule destiné à être utilisé en trafic international doit encore être admis dans chaque Etat sur le territoire duquel il circule, doit, également au sein de la CE, être abolie, devenir une simple formalité et finalement disparaître.

L'efficacité du système de la COTIF et le travail que peut fournir la Commission d'experts techniques de l'OTIF moyennant une participation engagée des Etats membres, ont déjà été démontrés par la Commission d'experts du RID qui élabore des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses. La Commission d'experts du RID devrait, dans la mesure du possible, servir d'exemple à la future Commission d'experts techniques de l'OTIF.

Procédure ultérieure

La décision de la CE d'adhérer à la COTIF et la négociation de l'accord relatif à l'adhésion le 27 juin 2003 signifient qu'il ne devrait plus y avoir d'obstacles

à une ratification de la COTIF 1999 par les Etats membres de l'UE. La COTIF 1999 entrera en vigueur dès qu'elle aura été ratifiée par 27 Etats membres de l'OTIF.

Par la suite, la Commission d'experts techniques doit se réunir pour la première fois dans un délai de 3 mois. Le Règlement intérieur, l'élection du Président et le programme de travail devront figurer sur l'ordre du jour. Il convient d'espérer qu'une partie des STI relatives au chemin de fer conventionnel aura déjà été adoptée par la CE, de manière à pouvoir prendre une décision formelle de reprise. Le Secrétariat de l'OTIF concentrera maintenant ses efforts sur un groupe de travail chargé de préparer le Règlement intérieur de la Commission ainsi que sur le projet d'un modèle d'admission.

Une préparation importante consistera également à nommer les membres de la Commission d'experts techniques par les Etats membres. Celle-ci doit se composer d'experts expérimentés issus du domaine technique, travaillant auprès des autorités d'admission nationales ou étant en contact étroit avec elles, ainsi que de représentants des utilisateurs – chemin de fer et industrie – qui peuvent apporter un soutien efficace. L'AFE devra également être directement représentée et jouera de plus en plus un rôle décisif.

Documentation relative à la Conférence

L'ensemble de la documentation présentée lors de la Conférence est disponible sur le site Internet de l'OTIF : www.otif.org.
(Traduction)

Autres activités

OTIF-UNIDROIT

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

3^{ème} session conjointe
du Comité d'experts gouvernementaux

Berne, 5-13 mai 2003

La session a été organisée à Berne conjointement par le Secrétariat de l'OTIF et le Secrétariat de l'UNIDROIT. Compte tenu du nombre de participants et du fait que les

délibérations se sont tenues en trois langues (allemand, anglais et français) et que des installations pour une interprétation simultanée ne sont pas disponibles au siège de l'OTIF, la session conjointe s'est réunie dans les locaux de l'Union postale universelle.

Des délégués de 26 Etats ainsi que des représentants de la Commission européenne, de l'Association of American Railroads (AAR) et du CIT étaient présents à cette session. Une fois encore, ni l'UIC, ni l'UIP ou l'EUROFIMA n'étaient représentées par des observateurs.

La Présidence était à nouveau assumée par Mme Inès M. Weinberg de Roca (Argentine). Etant donné que Mme Weinberg était empêchée les 12 et 13 mai, M. Anti Leinonen (Finlande), qui avait déjà assumé la Vice-présidence lors de la première session à Berne, a pris la Présidence pour le reste de la session.

Après les paroles de bienvenue du Directeur général de l'OTIF et du Secrétaire général de l'UNIDROIT, un représentant du Secrétariat de l'OTIF a rappelé les travaux réalisés depuis la 2ème session conjointe en juin 2002 :

- réunion du Groupe de rédaction du Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d'experts gouvernementaux du 23 au 25 octobre 2002 à Rome;
- réunion de la „Rail Registry Task Force“ (RRTF) UNIDROIT/OTIF les 19 et 20 mars 2003 à Washington;
- remaniement de la version allemande sur la base des textes officiels allemands de la Convention du Cap et du Protocole aéronautiques désormais disponibles.

La session conjointe avait à sa disposition les documents suivants :

- lettre d'invitation du 31 janvier 2003, F 15-02/501.2003 (y compris l'ordre du jour);
- projet d'un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles), OTIF/JGR/6 (UNIDROIT 2002, Etude XXII H – doc. 8) de novembre 2002 (joint à la lettre d'invitation du 31 janvier 2003);

- propositions de modification du projet de Protocole, soumises par le Groupe de travail ferroviaire, OTIF/JGR7/ (UNIDROIT 2003, Etude LXXIIIH – doc. 9) de mars 2003;
- Rapport de la RRTF, 2ème session, Washington, 19/20 mars 2003, OTIF/JGR/8 (UNIDROIT 2003, Etude LXXIIIH – doc. 10) d'avril 2003;
- remarques de l'Autriche relatives au projet de Protocole OTIF/JGR/9 (UNIDROIT 2003, Etude LXXIIIH – doc. 11) d'avril 2003.

Le Comité conjoint a nommé un nouveau Co-président en remplacement de M. Crococo (Italie). La direction de la RRTF est désormais assurée conjointement par MM. Bloch (USA) et M. Henrik Kjellin (Suède).

Conformément à ce qui avait déjà été prévu lors de la planification de la 3ème session conjointe, la RRTF et le Groupe de rédaction ont siégé, à plusieurs reprises, au cours de la session conjointe, en dehors des heures de travail ordinaires. Il a ainsi été possible d'approuver le dernier jour un texte largement finalisé.

La session conjointe d'experts gouvernementaux est, pour l'essentiel, parvenue à résoudre tous les problèmes „politiques“ en suspens (v. le rapport dans le Bulletin 2/2002, p. 29 ss.). Certaines des solutions seront, le cas échéant, présentées de manière plus détaillée dans une étude publiée dans le Bulletin (v. p. 35 ss).

La session conjointe d'experts gouvernementaux a chargé les deux Secrétariats, le Secrétariat de l'OTIF et le Secrétariat de l'UNIDROIT, de préparer une Conférence diplomatique qui devrait pouvoir se tenir le plus rapidement possible, toutefois au plus tard en mai 2005.

Etant donné que d'ici la réunion d'une Conférence diplomatique, un certain nombre de questions de détail doivent encore être réglées, la session conjointe a, par ailleurs, chargé la RRTF de différents mandats liés à l'activité pratique du registre international de matériel ferroviaire.

L'importance particulière du Protocole ferroviaire à la Convention du Cap réside, en ce qui concerne l'avenir de l'OTIF, dans le fait qu'il est prévu de confier à l'OTIF, en tant qu'actuellement seule organisation gouvernementale, c'est-à-dire unique organisation oeuvrant exclusivement au niveau gouvernemental dans le domaine du mode de transport ferroviaire, les tâches d'un Secrétariat de la future autorité de surveillance du registre international. Cela correspond aux objectifs de

la COTIF 1999 et du Protocole de Vilnius. La reprise de cette tâche par l'OTIF doit évidemment encore être approuvée par l'Assemblée générale. Les Membres du Comité administratif soutiennent, en conséquence, les efforts du Secrétariat de l'OTIF.

L'autorité de surveillance du registre international pour les garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire est constituée d'un conseil composé de représentants des parties au Protocole ferroviaire. Cette solution a dû être choisie, étant donné que les parties potentielles au Protocole ferroviaire ne sont pas ou ne seront pas toutes Membres de l'OTIF et Membres de l'UNIDROIT.
(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

Etude sur les systèmes de pénalités dans le domaine ferroviaire

Bruxelles, 20 juin 2003

La Commission européenne a annoncé dans le Livre blanc „La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix“ son intention de prendre des mesures visant à améliorer la qualité du transport ferroviaire. A cette fin, elle a mandaté une étude juridico-économique sur les systèmes de pénalités dans le domaine ferroviaire, tant dans le domaine du transport de marchandises que dans celui du transport de voyageurs.

Les Etats membres, des associations de défense des consommateurs européennes ainsi que des organisations et associations internationales intéressées étaient invités à la présentation de cette étude d'environ 130 pages établie par les sociétés de consultants Altyor et Landwell & associés. L'OTIF était également représentée.

L'étude débute par le constat d'une tendance à une dégradation de la qualité des transports ferroviaires : lenteur, manque de fiabilité, retards, manque d'informations, prix non compétitifs etc. L'attention est attirée sur les particularités du secteur ferroviaire ayant une influence négative sur la qualité – de nombreux acteurs, l'anonymat de leurs services, l'influence des facteurs externes qui ont un impact négatif sur les services, parmi

lesquels comptent tant des événements naturels que des activités humaines. L'introduction de nouvelles technologies est elle aussi une source potentielle de perturbations du service.

La COTIF, tant dans la version actuellement en vigueur, que dans la teneur du Protocole de Vilnius 1999 (COTIF 1999), est présentée dans le cadre de la description de la situation juridique existante. En ce qui concerne la COTIF 1999, l'attention est surtout portée sur les Règles uniformes CIV, CIM et CUI. Les bases juridiques d'une nouvelle réglementation de la Communauté européenne dans ce domaine sont également étudiées en détail.

Il est proposé, dans les conclusions de l'étude, d'adopter un règlement de la CE dans lequel devraient être prévues des sanctions applicables en cas de non respect d'obligations contractuelles, telles que les dédommagements à verser en fonction de la durée du retard.

Plusieurs contributions à la discussion ont également eu trait aux aspects économiques, notamment à l'analyse coûts/bénéfices contenue dans l'étude.

Dans la mesure où les dispositions juridiques de la COTIF ont été traitées et considérées, dans certains domaines, comme étant insuffisantes, il a été expliqué du côté de l'OTIF que ces dispositions n'empêchaient en aucun cas une amélioration de la qualité du service de transport et des services annexes qui y sont liés : l'article 5 des RU CIM/CIV 1999 permet aux transporteurs d'assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes. Toutes les dispositions des RU CIV/CIM citées dans l'étude devraient être lues à la lumière de cet article.

Dans le domaine du transport des voyageurs, les participants à la discussion ont, en plus, abordé la revendication d'une représentation et d'une défense appropriées des intérêts des voyageurs ainsi que la question concernant la manière de procéder en cas de réclamations et de résoudre des litiges. Dans ce contexte le souhait a également été formulé d'introduire des solutions alternatives dans la résolution de litiges (Alternative Dispute Resolution – « ADR »).

La question de savoir si d'autres moyens qu'une réglementation juridique contraignante, par exemple davantage de concurrence sur le rail et un engagement volontaire des entreprises de transport ferroviaire ne seraient pas plus appropriés pour atteindre le but recherché, a été soulevée à plusieurs reprises. A ce sujet, il a finalement été constaté que cela était certes bien accueilli par les clients, mais que ces moyens agissaient beaucoup trop lentement et de manière très limitée.

Pendant la phase transitoire, avant la création d'un libre marché dans le domaine du transport ferroviaire, des moyens de pression sous forme de sanctions juridiques sont considérées par les associations de clients et par la Commission européenne comme étant un moyen approprié. Plus l'engagement volontaire des entreprises de transport ferroviaire ira loin, plus l'étendue règlement de la CE prévu sera restreinte (v. également Bulletin 4/2002, p. 83-85).
(Traduction)

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

11^{ème} session

du Groupe de travail III (Droit de transport)

New York, 24 mars-4 avril 2003

Le Secrétariat de l'OTIF était représenté aux travaux par un observateur durant la première semaine de la session.

Le Groupe de travail a achevé la première lecture du projet d'instrument (document CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.21, disponible sur le site Internet de la CNUDCI), à l'exception des dispositions relatives à l'utilisation des techniques du commerce électronique pour des documents de transport. Ces questions devront être traitées à un stade ultérieur des discussions.

À l'issue de cette première lecture, le Groupe de travail a traité la question de l'application de la Convention prévue aux transports de porte à porte. En ce qui concerne les représentants des différents modes de transport, la American Association of Railroads (AAR) s'est clairement prononcée contre le fait d'appliquer le projet d'instrument qui, selon elle, est toujours trop fortement axé sur le droit maritime, aux transports ferroviaires dans le cadre de transports de porte à porte.

Le représentant du Secrétariat de l'OTIF a certes maintenu son soutien aux efforts visant à parvenir à une Convention multimodale, toutefois à la condition que les conventions internationales multimodales déjà existantes, telles que la COTIF et la CMR, soient également prises en considération. Ceci serait le cas si l'on optait pour un système de réseau, ce qui augmenterait également la probabilité d'un soutien plus large à la Convention prévue. Un régime uniforme devrait être appliqué aux transports multimodaux uniquement lorsque le lieu où est survenu le dommage est inconnu. Le but principal d'une Convention internationale relative aux transports multimodaux ne peut pas être uniquement l'uniformité souhaitée, mais il

convient également de trouver un équilibre juste et acceptable entre les droits et les obligations des parties au contrat de transport. Le Secrétariat de l'OTIF a émis des doutes quant à la question de savoir si le projet d'instrument, sous sa forme actuelle, pouvait constituer une base appropriée. Il a suggéré de tout d'abord examiner également d'autres solutions pour les transports multimodaux, p. ex. sur la base des Règles CNUCED/CCI.

Le Groupe de travail a invité le Secrétariat de la CNUDCI à élaborer un projet d'instrument remanié, qui tiendrait compte des opinions présentées dans le cadre du Groupe de travail. Dans ce contexte, une importante marge de manœuvre a été accordée au Secrétariat en ce qui concerne la restructuration et la nouvelle rédaction, afin que la discussion puisse être poursuivie lors d'une session ultérieure sur la base de différentes options qui reflètent l'ensemble des opinions formulées lors des 9^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème} sessions.

(Traduction)

Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Jubilé des 50 ans de la CEMT

Bruxelles, 22-24 avril 2003

Le Directeur général a participé au jubilé organisé par la Présidence actuelle (Belgique/Mme Isabelle Durant). L'invitation était toutefois limitée à une audition des organisations internationales oeuvrant dans le domaine des transports, organisée la veille du jubilé proprement dit, et à l'acte solennel au début d'une réunion des Ministres des transports qui, par la suite, a été tenue selon les règles habituelles.

Deux documents distribués au préalable étaient d'une importance centrale pour le jubilé :

- Politique des transports : succès, échecs et nouveaux défis [CEMT/CM(2003)1].
- Rapport sur la politique future de la CEMT : de la vision aux décisions [CEMT/CM(2003)13].

L'Office central s'était préparé avec soin à l'audition des organisations internationales et avait soumis une contribution écrite qui a été distribuée avec d'autres contributions semblables lors de la manifestation. L'audition proprement dite n'a fourni l'occasion qu'à une très brève déclaration. À l'instar de manifestations précédentes, le point central de l'argumentation de

l'OTIF en ce qui concerne le rôle de la CEMT et la coopération avec celle-ci du point de vue de l'OTIF était basé sur une analyse approfondie et sur une optique cohérente en ce qui concerne l'ensemble de la politique des transports en tant que tâche prioritaire de la CEMT, ce dans le sens également d'un organe de réflexion pour les Ministres des transports. Il est clairement apparu au cours de l'audition que cet avis prévalait en général. A cette occasion, des points de vue connus ont, une fois de plus, été soulignés et des revendications ont été formulées vis-à-vis de la politique des transports, respectivement des Ministres présents.

Dans ce contexte, il convient de noter avec intérêt un certain parallélisme en ce qui concerne le futur positionnement entre la CEMT et l'OTIF. La CEMT doit elle aussi faire face au défi que représente l'élargissement de l'UE et un rôle de plus en plus dominant de la politique des transports de l'UE, qui compte une majorité des 43 Etats membres de la CEMT. Pour cette raison, la CEMT recherche de nouveaux horizons qui doivent s'orienter selon le critère de l'espace géographique le plus étendu possible en vue d'une politique des transports générale consistente. Pour cela, la vue va vers l'Est, la Russie étant déjà membre de la CEMT. L'OTIF, en tenant compte de l'UE qui aura adhéré à la COTIF, se trouve dans une situation comparable, bien entendu avec une orientation spécifique sur le domaine ferroviaire.

Le jubilé de la CEMT a donné l'occasion de vérifier la relation entre l'OTIF, respectivement son Secrétariat, et la CEMT. D'une manière générale, les relations peuvent être qualifiées comme étant bonnes. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'organisations au niveau étatique, c'est-à-dire au même niveau, avec un net intérêt de l'OTIF à avoir sa place au sein de la CEMT et d'y être respectée, deux dispositions s'imposent :

- Dans l'optique de la COTIF 1999 et au plus tard à la date de son entrée en vigueur, l'OTIF devrait être traitée lors des manifestations de la CEMT de la même manière que la CEE/ONU (en particulier à l'occasion des Conférences des Ministres) et ne pas être simplement assimilée aux nombreuses organisations internationales qui n'oeuvrent pas au niveau étatique. Cette revendication sera formulée par écrit en temps opportun.

- A l'avenir, l'OTIF sera, dans la mesure du possible, représentée au sein du Groupe de travail sur les chemins de fer de la CEMT par son Directeur général.

(Traduction)

Groupe sur les chemins de fer du Comité des suppléants de la CEMT

Paris, 4 juin 2003

Une des expériences résultant de la réflexion approfondie en ce qui concerne le rôle de la CEMT, son orientation future et sa relation avec d'autres organisations intergouvernementales, en particulier l'OTIF, à l'occasion du jubilé des cinquante ans de la CEMT, est que le contact doit être entretenu au moyen d'un engagement personnel du Directeur général, notamment au niveau du Groupe sur les chemins de fer du Comité des suppléants de la CEMT.

Il s'agit principalement d'intégrer l'OTIF avec sa fonction particulière dans le contexte élargi, porté par les représentants d'un groupe d'Etats membres pratiquement identiques, qui sont finalement responsables d'une utilisation optimale et d'une répartition claire des rôles des instruments mis à disposition par le biais des organisations internationales au niveau intergouvernemental. Cela requiert bien entendu que ces organisations internationales se perçoivent mutuellement de manière correcte.

La réunion a également fourni l'occasion de traiter la question de la coordination à partir d'une suggestion de la CEE/ONU visant à examiner la possibilité de tenir des réunions combinées des Groupes de travail sur les chemins de fer existant dans les deux organisations, celles-ci ayant des rythmes de sessions et à la participation à peu près identiques.

La discussion a montré qu'il existe différentes possibilités, en fonction de l'importance accordée à la délimitation des tâches, aux priorités, aux effets de rationalisation et aux coûts soit du côté des délégués soit du côté des Secrétariats et finalement aux problèmes d'une planification coordonnée. En ce qui concerne la CEMT, il convient de tenir compte du développement futur dans un cadre élargi entamé à Bruxelles à l'occasion du jubilé. Les Secrétariats ont été chargés d'approfondir les réflexions et de soumettre des propositions concrètes clairement limitées aux deux groupes de travail ferroviaire.

Cette réunion a permis à l'OTIF de présenter sa propre position à partir de son rôle spécifique (bien entendu basée sur la COTIF 1999) qui est certes touchée, mais pas directement concernée.

L'OTIF a toutefois un intérêt concret à une planification coordonnée des deux parties portant sur plusieurs années.

Un intérêt particulier a été accordé à la discussion du résultat intermédiaire d'un audit concernant la situation du chemin de fer et la réforme ferroviaire en Russie par une équipe de spécialistes de la CEMT, respectivement du Groupe de travail sur les chemins de fer. L'audit est lié à des examens périodiques entrepris par l'OCDE auprès de ses Etats membres, cet audit de la CEMT ayant été lancé en tant qu'action anticipée et plus approfondie que d'habitude. Ceci a immédiatement soulevé la question de savoir quel était son objet et de quelle manière les résultats devraient être utilisés dans l'optique de la Conférence des Ministres de la CEMT.

Finalement, il semblait y avoir un consensus sur le fait d'analyser, à des fins internes, un cas particulièrement intéressant et complexe, mais, en même temps, de fournir une appréciation indépendante selon des critères reconnus ainsi que les recommandations qui en découlent.

Un rapport détaillé devrait être disponible dans le courant de l'année 2004.
(Traduction)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXXI^{ème} Conférence des Ministres

Tbilisi, 19/20 juin 2003

Cette année, l'invitation à la Conférence annuelle des Ministres de l'OSJD était d'une importance particulière pour le Directeur général, étant donné que la « Position commune OTIF-OSJD » figurait à l'ordre du jour en vue de son approbation par l'organe compétent de l'OSJD (le Comité administratif de l'OTIF l'ayant déjà approuvé). Ce document avait été élaboré au cours des deux dernières années par les Secrétariats des deux organisations et avait été remanié au début de l'année 2003 de manière à ce qu'il ait pu être signé tout d'abord par le Président du Comité de l'OSJD, M. Szozda, et le Directeur général de l'Office central. Ainsi les conditions étaient remplies pour une approbation par les

organes suprêmes des deux organisations, afin de faire de cette Position commune une déclaration de principe ayant du poids et pouvant servir de base à des actions concrètes.

L'approbation par l'OSJD s'est faite sans problèmes, certainement également en tant qu'expression de la reconnaissance de la nécessité de disposer d'une idée claire en ce qui concerne la coopération future des deux organisations et d'élaborer un programme concret. Ce programme doit avoir pour but de tirer le meilleur profit de l'existence, jusqu'à nouvel ordre, de deux régimes de droit de transport, ce dans l'intérêt des chemins de fer, mais aussi de leurs clients. Dans ce contexte, l'objectif à long terme, à savoir l'harmonisation des deux régimes, ne doit jamais être perdu de vue. Un prochain pas consistera maintenant à élaborer ensemble un programme à moyen terme. Ce travail doit être entrepris avec précaution, afin de pouvoir atteindre ce qui peut être réalisé aujourd'hui, tout en tenant compte de l'objectif à long terme. Un premier projet du programme devrait être disponible d'ici la fin de cette année.

(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2003

Berne, 22 mai 2003

Après avoir traité les affaires statutaires (Rapport annuel, comptes annuels et budget), l'Assemblée générale s'est penchée sur la nouvelle organisation du CIT.

Le Groupe de travail „Nouvelle organisation du CIT“ créé par l'Assemblée générale 2002, avait élaboré le projet de nouveaux statuts du CIT. Ces statuts ont été adoptés par l'Assemblée générale, à l'exception de la disposition relative au but élargi du CIT, qui est liée à des questions de financement, et à l'exception des dispositions relatives à la nouvelle clé de répartition en ce qui concerne le financement des activités du CIT. Le Comité directeur doit à nouveau traiter ce sujet d'ici la prochaine Assemblée générale et élaborer des propositions pertinentes. Une nouveauté importante du statut consiste à différencier entre les membres titulaires et les membres associés. Pourront adhérer au CIT en qualité de membres associés des associations d'entreprises à but non lucratif, dans la mesure où elles sont dotées de la personnalité juridique, et dont les membres exécutent des transports internationaux

ferroviaires, gèrent une infrastructure ferroviaire sur laquelle de tels transports sont exécutés ou réalisent des prestations en rapport avec de tels transports ou la gestion d'une telle infrastructure.

L'Assemblée générale a pris note du rapport sur les travaux relatifs à la transposition de la COTIF 1999, aux conditions générales, aux conditions générales de transport et aux autres documents élaborés dans ce contexte. Le CIT part toujours du principe que la COTIF 1999 pourra encore entrer en vigueur à la fin de l'année 2004.

Le concept du CIT en matière de formation a constitué un autre point important des délibérations. Ce concept distingue entre la formation du personnel cadre et la formation des « praticiens ». En relation avec le concept de formation, l'attention a été attirée sur le séminaire organisé conjointement par le CIT, l'IDIT et l'UIC le 4 décembre 2003, auquel un conférencier du Secrétariat de l'OTIF a également été invité.

La date de la prochaine Assemblée générale du CIT a été fixée au 13 mai 2004.

(Traduction)

Etudes

Thème : sécurité

La sécurité du tunnel de base du Brenner :

sous quel angle examiner la question concrètement ?

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

Remarque préliminaire

Jusqu'à présent sont parues deux études sur le thème de la sécurité, à savoir :

- Le thème de la sécurité vu sous l'optique de la COTIF (Bulletin 3/2002, p. 59-64);
- Réunion conjointe Commission d'experts du RID – ILLGRI : Rapport, conclusions (Bulletin 4/2002, p. 91-94).

L'élaboration des deux études susmentionnées a été motivée par le fait qu'avec la COTIF 1999, respectivement ses nouveaux Appendices F (RU APTU) et G (RU ATMF), c'est-à-dire le droit d'admission de la COTIF, la sécurité ferroviaire entre davantage dans l'optique de l'OTIF ainsi que par des développements récents qui nécessitent, dans le cadre d'une évaluation intégrée, non seulement l'examen traditionnel de la sécurité, dans le sens de la « Safety » (sécurité), mais aussi de tenir compte de nouveaux risques dans le sens de la « Security » (sûreté). L'évaluation intégrée, orientée sur la preuve, conduit à une « nouvelle pensée » avec une méthodologie adéquate. Le fait de se pencher sur la question de la sécurité des tunnels, notamment des tunnels de base très longs pour le trafic ferroviaire transalpin à travers la Suisse, a fortement contribué à parvenir à cette nouvelle pensée.

Les explications ci-dessous ont pour but d'illustrer, à partir de l'exemple de la sécurité des tunnels, les principales réflexions de la méthodologie intégrée orientée sur la preuve. Elles sont reprises telles quelles, avec l'accord du mandataire, le GEIE pour le tunnel de base du Brenner, d'une étude que l'auteur, qui a, par le passé, été largement impliqué dans les travaux de planification et d'évaluation de la sécurité des tunnels de base suisses, a livré dans une phase initiale à l'organisation chargée du projet de tunnel de base du Brenner (TBB).

Mandat du GIEE pour le tunnel de base du Brenner

L'organisation sous forme d'un « Groupement européen d'intérêt économique » (GEIE) doit permettre de porter à maturité un projet d'infrastructure, en règle générale transfrontalier, complexe et nécessitant des travaux préparatoires intensifs.

Il convient de différencier entre trois phases principales

- la phase de préparation du projet, comprenant l'évaluation du projet et toutes les clarifications partielles, de manière à pouvoir mettre à disposition une estimation des coûts, une évaluation de la rentabilité et une solution de financement suffisamment fiables en vue de la décision de principe définitive;
- la phase de présentation du projet, qui répond aux procédures d'autorisation de construction et aboutit à leur approbation;
- la phase du projet de réalisation en tant que base de l'appel d'offres et préparation du lancement des travaux.

La construction même nécessite une organisation nouvelle ou du moins développée qui, dans le cas d'un GEIE n'est, dans un premier temps, pas au centre des préoccupations.

Le TBB se trouve en phase 1. Les énoncés ci-dessous portent principalement sur ses objectifs et les conditions à remplir.

Prise en considération du thème de la sécurité

Dès la phase de préparation du projet, les conditions centrales doivent être créées afin de pouvoir finalement mettre en fonction un tunnel sûr.

- Il convient de clairement définir de quelle manière le problème de sécurité se pose pour un tunnel aussi long que le tunnel de base du Brenner.
- Par conséquent, les exigences nécessaires doivent être intégrées dans le processus de planification.
- Cela doit se faire de manière à pouvoir fournir, dans le cadre des procédures d'autorisation, une preuve de sécurité compréhensible, crédible et acceptable pour les autorités compétentes répondant tant aux exigences actuelles qu'à celles qui se discernent déjà pour le futur.
- Cette preuve doit être menée par étapes, de manière à laisser volontairement une marge de manoeuvre dans les domaines où une décision finale ne s'impose pas encore, mais qui garantit que les prochains pas pourront être réalisés avec succès sans qu'ils ne mènent dans une impasse.

Le problème particulier de la sécurité des tunnels ferroviaires

Condition impérative : la vue d'ensemble ne doit jamais être oubliée.

- Le chemin de fer peut être considéré comme un moyen de transport sûr. Les conditions optimales sont données lorsque
 - un niveau équilibré (en ce qui concerne l'état de construction, l'équipement en matière de technique de sécurité et la qualité de l'exploitation) est garanti sur l'ensemble du réseau,
 - l'état des constructions et de l'équipement répond aux exigences du trafic,

- une organisation efficace de bout en bout garantit un niveau de qualification élevé du personnel et un système de gestion de la sécurité moderne.

A chaque endroit du réseau, la sécurité générale passe d'abord avant la mesure individuelle sophistiquée. Celle-ci est justifiée lorsqu'elle couvre des risques spécifiques supplémentaires.

La statistique en matière d'accidents montre qu'environ trois quarts des accidents d'exploitation sont dus à des collisions, dont un grand nombre se produit sur les passages à niveau, ainsi qu'à des déraillements. Les tronçons particulièrement critiques sont donc ceux qui comprennent de nombreuses aiguilles. Par ailleurs entrent en ligne de compte des dangers extérieurs plutôt impondérables, qui s'expliquent par les nombreux interfaces et influences environnementales du système ferroviaire.

- Du point de vue de la technique ferroviaire, les tunnels ne représentent donc rien de particulier. La probabilité d'incidents y est même inférieure à celle sur les tronçons découverts. En règle générale, les tunnels comportent peu d'aiguilles et les influences atmosphériques restent, dans une large mesure, sans conséquence. Cela est clairement prouvé par les statistiques.

Les risques particuliers des tunnels sont dus à l'espace étroit et à l'accessibilité restreinte en cas d'incident.

- Dans ce contexte, il convient de différencier
 - le sauvetage difficile des voyageurs / des personnes impliquées,
 - un danger d'exploitation accru pour le personnel (à cet égard, l'énoncé selon lequel les tronçons en tunnel sont plus sûrs que les tronçons découverts n'est pas entièrement correct),
 - le danger de dommages importants aux constructions en cas d'incendie.
- Il apparaît clairement que l'importance de ces aspects dépend
 - de la longueur du tunnel,
 - de la situation du tunnel, en tenant compte des caractéristiques du trafic,

- du niveau général d'équipement du tronçon.

Un tunnel court et facilement accessible, situé dans une zone habitée n'est pas comparable à un tunnel de base très long dans la région alpine en partie inaccessible.

Afin de mettre en évidence la problématique de sécurité particulière, il est possible d'avoir recours à un classement par catégories :

- L'influence de la problématique de sécurité particulière dans les tunnels varie en fonction de la situation et, notamment, de la longueur du tunnel. Cela est démontré par un classement approximatif en catégories, auquel est procédé d'une manière similaire dans la plupart des Etats :

Tunnel court	Jusqu'à 600 m	Pas de différence significative par rapport aux tronçons découverts
Tunnel moyen	2 – 10 km	Accès latéraux pour le sauvetage extérieur impératif; cas normal = tunnel à double voie
Tunnel long	Plus de 15 km	Autosauvetage à l'intérieur du système du tunnel nécessaire ; sauvetage extérieur également en direction longitudinale ; cas normal = deux tubes à une voie avec galeries de recoupe
Tunnel très long	Plus de 25 km	Identique au tunnel long; répartition par des arrêts de secours accessibles de l'extérieur impératifs

La preuve de sécurité pour les tunnels ferroviaires longs

Un accident ne peut, en définitive, jamais être entièrement exclu. Pour cette raison, il convient de prendre garde, à tout endroit d'un tronçon ferroviaire, qu'un incident ne dégénère en catastrophe incontrôlée ou – en d'autres termes – que les conséquences d'un incident restent contrôlables. Cela nécessite la « preuve de la chance réelle ».

- Dans le cas de tunnels longs, pratiquement inaccessibles de l'extérieur, un train rempli de voyageurs provoquerait une situation catastrophique s'il devait s'arrêter quelque part dans le tunnel, en raison d'un incendie se propageant

rapidement, sans que les personnes à son bord aient la moindre possibilité de rejoindre au moins un endroit restant suffisamment longtemps protégé jusqu'à ce qu'une aide efficace puisse parvenir de l'extérieur.

- Afin de pallier à une telle situation et de tenir les risques, en général, dans un cadre acceptable, il est nécessaire de prévoir une série de quatre ensembles de mesures qui se recoupent dans un ordre précis :
 - mesures visant à empêcher un incident;
 - mesures visant à limiter l'étendue d'un incident;
 - conditions pour l'autosauvetage;
 - conditions pour un sauvetage de l'extérieur.

De ces mesures découle le risque subsistant pour les personnes impliquées dans un incident, ce risque n'étant acceptable uniquement si dans les cas envisageables, le danger pour la vie et l'intégrité corporelle demeure pratiquement exclu.

- Par conséquent, le critère décisif particulier dans le cas d'un tunnel long ou très long est celui de savoir si une personne impliquée dans un incident a encore une chance réelle d'autosauvetage avant que parviennent les secours de l'extérieur.
- La preuve de cette chance doit être apportée pour tous les scénarios concevables avant l'ouverture du tunnel. L'autorisation de construction constitue déjà la base décisive. Celle-ci se rapporte à « l'enveloppe » du tunnel. Elle est liée avec le choix du système. Par la suite, la preuve peut être approfondie dans des étapes précises jusqu'à l'autorisation d'exploitation.
- La preuve doit, par conséquent, être comprise comme un processus qui, dans un premier temps, confirme le choix du système de tunnel approprié et crée les meilleures conditions pour remplir de manière optimale les exigences en matière de sécurité, ce tout en tenant compte des facteurs coûts/rentabilité, flexibilité de l'exploitation, maintenance et durabilité.
- En effet, les conditions pour un autosauvetage ne peuvent être fixées à un niveau indéfiniment élevé. Un tunnel aux dimensions faisant oublier la

situation spécifique des tunnels serait impossible à financer. Il convient donc principalement de parvenir à un niveau élevé dans l'empêchement des incidents (au moyen du choix du système de tunnel, par la qualité de la construction et, en particulier, l'équipement technique ferroviaire), complété par des mesures précises visant à réduire les conséquences d'un incident (p. ex. en relation avec la ventilation et l'évacuation des eaux). Etant donné que l'équipement technique ferroviaire en tant que tel doit correspondre à celui du reste du réseau, les particularités spécifiques des tunnels se situent au niveau de la surveillance et de la gestion de l'exploitation, en y incluant un poste de commande qui assure une surveillance sans faille de l'intérieur du tunnel. C'est sur ces aspects que se basent les exigences en ce qui concerne l'autosauvetage, dans le cadre duquel la longueur et la construction des passages de fuite sont au centre des exigences. Au total, cela crée inévitablement des coûts supplémentaires spécifiques au tunnel assez importants, sans lesquels il est aujourd'hui impossible de construire un tunnel long présentant un risque de sécurité acceptable.

Des méthodes modernes d'analyse quantitative du risque (AQR) permettent par ailleurs de soumettre le risque acceptable à une évaluation générale qui le compare à d'autres risques et fixe des critères équilibrés.

- Les conditions pour une telle évaluation ont été créées ces derniers temps en relation avec le transport de marchandises dangereuses. Il s'agissait entre autres de mettre en valeur les bases statistiques pour une AQR. Celle-ci sert finalement à une politique transparente et uniforme en matière de risque.
- Cela indique clairement qu'il convient à la politique de définir de manière contraignante les critères de cette analyse. Elles peuvent être exprimées sous forme d'une « ligne d'acceptabilité » en tant que courbe de sommes de valeurs limites acceptables à l'intérieur du diagramme probabilité/gravité qui délimite le domaine du risque non acceptable de manière normative et donc comparative à partir des risques légers, relativement nombreux, jusqu'aux risques les plus graves, extrêmement rares, domaine dans lequel des mesures doivent impérativement être prises.
- Il existe, à l'heure actuelle, que peu d'expériences en ce qui concerne cette approche. Celle-ci est

appliquée pour le moment aux Pays-Bas et en Suisse. D'autres pays, comme la France, préconisent des méthodes de politique objective en matière de risques plus pragmatiques. D'une manière ou d'une autre, le résultat ne doit pas servir d'unique critère valable. La preuve de la chance réelle, en mettant à profit l'état de la technique actuelle, demeure condition.

La technique de sécurité pour les tunnels longs

L'état de la technique en matière de sécurité des tunnels a été revu intensivement et systématiquement au cours des dernières années. Ceci en relation avec les grands projets de tunnels en Europe, le tunnel sous la Manche et les tunnels de base dans la région alpine. Différents facteurs extérieurs ont en même temps conduit à ce que l'on s'occupe avec beaucoup plus d'intensité de ce sujet qu'auparavant. En effet, des accidents graves ont alarmé le public et les autorités. D'importantes enquêtes ont été lancées tant dans le domaine routier que ferroviaire. Celles-ci ont conduit à des exigences complétées, en partie renforcées, ainsi qu'à des programmes d'assainissement correspondants.

Pour les tunnels longs dans la région alpine, un certain consensus s'est cristallisé en ce qui concerne les aspects décisifs. Ce consensus définit les exigences dont il convient de tenir compte dès le début. Cela ne signifie pas qu'il ne reste pas de marge de manœuvre au niveau de la planification permettant de prendre en considération des conditions ou des intentions particulières. Il exprime toutefois le savoir-faire auquel il est possible d'échapper qu'avec un motif plausible.

Incident décisif

- Incendie à bord d'un train, qui s'étend à l'ensemble de la composition, avec dégagement de gaz toxiques.

Il convient de partir des suppositions suivantes :

- probabilité d'un tel accident tous les 50 ans;
- dans 80 à 90 % des cas, l'incendie est éteint à temps par des voyageurs ou par le personnel;
- le train en feu réussit encore à sortir du tunnel ou à atteindre un arrêt d'urgence dans 90-95 % des cas.

- La chance réelle d'autosauvetage doit être assurée quelque part dans le tunnel.

Cela requiert les conditions suivantes :

- un endroit sûr doit pouvoir être atteint au plus tard 10 minutes après la déclaration de l'incident, ce malgré une atmosphère dans le tunnel se dégradant rapidement;
- cela signifie une distance de 500 mètres au maximum jusqu'au prochain refuge.

Ventilation

- La ventilation décisive est produite par le mouvement du train, respectivement par l'effet de piston du train.
- Une ventilation complémentaire pouvant être utilisée de manière ciblée doit permettre de maintenir à l'intérieur du tunnel suffisamment longtemps l'atmosphère minimale nécessaire à l'autosauvetage et au sauvetage extérieur.

Qualité du matériel roulant

- Le matériel roulant utilisé dans les trains doit répondre aux exigences de qualité actuellement en vigueur, telles qu'elles sont définies par des normes harmonisées au niveau européen et sont contraignantes pour les exploitants.
- Ces exigences de qualité doivent être durablement assurées et surveillées sur les voies d'accès aux tunnels très longs.
- La capacité de circuler en cas d'incendie doit être de 15 minutes.
- Parmi les exigences de qualité pour les trains de voyageurs figure impérativement la neutralisation du frein d'urgence.

Concept d'exploitation

- Une exploitation mixte (trafic voyageurs et marchandises) doit en principe être possible.
- Le concept d'exploitation doit permettre une utilisation optimale de la capacité du tunnel.
- Il doit toutefois permettre de clairement différencier des scénarios d'exploitation pouvant

servir de base à l'évaluation de la sécurité ainsi qu'à la planification correspondante.

Commande et surveillance à l'intérieur du tunnel

- Le nombre d'aiguilles et de changements de voies doit être réduit au minimum.
- La commande et la surveillance du tunnel doivent répondre aux exigences de fiabilité les plus élevées.
- Les équipements d'influence du train et de communication doivent être redondants.
- Le trafic ferroviaire à l'intérieur de tunnels très longs doit être surveillé par un poste de commande particulier.

Surveillance à l'échelle du réseau

- Un système de contrôle installé le long des voies d'accès doit permettre de détecter suffisamment tôt les boîtes chaudes et les déplacements de chargement.
- Les transports de marchandises dangereuses doivent être soumis à une surveillance particulière et être annoncés suffisamment tôt, des informations détaillées devant être jointes.

Principe général pour les équipements de sécurité du tunnel installés de manière préventive

- **Keep it simple.**

Exigences en ce qui concerne le tunnel de base du Brenner

Systeme de base

Sur la base de l'état de planification et du choix du système pour les autres grands tunnels dans la région alpine (tunnels de base du Gothard et du Lötschberg en Suisse, tunnel de base du Mont Cenis sur l'axe Lyon – Turin), un système de base avec deux tubes à voie unique, reliés par des galeries de recoupe, sans galerie de secours et de service continue en direction longitudinale, est également exigé pour le tunnel de base du Brenner.

Les conditions géographiques et topographiques favorables doivent toutefois être mises à profit, celles-ci permettant d'installer à des distances régulières des accès latéraux courts pour le sauvetage de l'extérieur.

Variantes

Dans le souci d'évaluer, du moins pour une première période d'exploitation, un projet de tunnel réduit au plus petit volume d'investissement possible, différentes possibilités d'échelonnement du projet sont examinées. L'exploitation se déroulerait alors, en partie, à voie unique.

Il va de soi que chaque variante d'échelonnement doit répondre aux exigences en matière de sécurité. Dans ce contexte, il convient de tenir compte que cela entraîne, outre des difficultés au niveau de la construction, une exploitation liée à davantage de risques. L'achèvement ultérieur des travaux devra pouvoir être réalisé sans restrictions importantes au niveau de l'exploitation et sans risques supplémentaires.

Une preuve au moyen d'une AQR devra également être apportée pour les variantes d'échelonnement les plus prometteuses.

Stratégie du GEIE TBB

Le GEIE TBB voudrait profiter au maximum des nombreux travaux préliminaires, notamment en ce qui concerne les questions de détail en relation avec les projets de tunnels comparables dans la région alpine. Pour ce faire, il a établi le réseau de relations nécessaire.

Etant donné que tous les nouveaux tunnels de base dans la région alpine devront finalement s'intégrer dans un réseau ferroviaire à grande vitesse européen, pour lequel devront s'appliquer de plus en plus les règles harmonisées au niveau européen en matière d'interopérabilité et de libre accès aux réseaux, des exigences de sécurité harmonisées sont indispensables dans le processus de planification des tunnels.

Il convient de mentionner que l'on constate, même au niveau des services d'incident, qui déterminent de manière décisive les conditions pour un sauvetage de l'extérieur, une harmonisation au niveau transfrontalier de plus en plus importante.

Pour le GEIE TBB découlent déjà, dans l'optique du thème de la sécurité, de nombreuses exigences qui sont suffisamment documentées et sur lesquelles il est inutile de revenir en particulier. Cela est la raison pour laquelle ce sujet peut, jusqu'à nouvel ordre, être entièrement intégré dans le mandat de l'ingénieur de planification. Le mandat de l'ingénieur de planification est mis au concours en fonction de ces exigences. La capacité de traiter le thème de sécurité de manière compétente dans

les conditions données, constitue un critère important pour le choix du preneur d'ordre.

Au niveau interne, le GEIE TBB est organisé de manière à pouvoir suivre en permanence le traitement du thème de la sécurité et de pouvoir intervenir à tout moment. (Traduction)

Le registre international relatif aux garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire

Dr Gerfried Mutz, Suppléant du Directeur général de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, Berne

Introduction

La Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a été signée le 16 novembre 2001 au Cap. L'objectif de la Convention consiste à faciliter l'acquisition et le financement de l'acquisition des matériels d'équipement mobiles de grande valeur ou d'une importance économique particulière et leur utilisation d'une façon efficace.

Pour parvenir à cet objectif, la Convention doit assurer que les garanties portant sur de tels matériels d'équipement soient reconnues et protégées de façon universelle. La Convention prévoit, par conséquent, la création d'un système international d'inscription destiné à protéger ces garanties. En d'autres termes : il est prévu « un registre des droits à la propriété mobile » universel.

Champ d'application

Un Registre international est établi pour l'inscription :

- a) des garanties internationales, des garanties internationales futures ainsi que des droits et des garanties non conventionnels susceptibles d'inscription;
- b) des cessions et des cessions futures de garanties internationales;
- c) des acquisitions de garanties internationales par l'effet d'une subrogation légale ou conventionnelle en vertu de la loi applicable;
- d) des avis de garanties nationales; et

- e) des subordinations de rang des garanties des droits susmentionnés.

La Convention s'applique lorsque, au moment de la conclusion du contrat qui crée ou prévoit la garantie internationale, le *débiteur* est situé dans un Etat contractant.

Le débiteur „est situé“ dans un Etat contractant :

- a) selon la loi duquel il a été constitué;
- b) dans lequel se trouve son siège statutaire;
- c) dans lequel se trouve le lieu de son administration centrale; ou
- d) dans lequel se trouve son établissement.

Le fait que le *créancier* soit situé dans un Etat non contractant est sans effet sur l'applicabilité de la Convention.

Structure dichotomique de la Convention

L'ensemble est constitué d'une Convention de base et de Protocoles complémentaires pour différentes catégories de matériels d'équipement (cellules d'aéronefs, moteurs d'aéronefs et hélicoptères; matériel roulant ferroviaire; biens spatiaux). Différents registres internationaux peuvent être établis pour différentes catégories de matériels.

La Convention et le Protocole doivent être lus et interprétés ensemble comme constituant un seul instrument. En cas d'incompatibilité entre la Convention et le Protocole, le Protocole l'emporte.

Le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (Protocole aéronautique) a déjà été signé au Cap en même temps que la Convention même et nécessite, pour son entrée en vigueur, huit ratifications ou approbations.

Le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (Protocole ferroviaire) a été préparé par un Groupe de travail ferroviaire (Président et coordinateur, M. Howard Rosen, Conseiller de l'UNIDROIT pour les questions de financement de matériel ferroviaire), en coopération avec le Secrétariat de l'OTIF et discuté par un Comité d'experts gouvernementaux UNIDROIT/OTIF les 15 et 16 mars 2001 (à Berne), du 21 au 23 juin 2002 (à Rome) et du 5 au 13 mai 2003 (à Berne).

La garantie internationale

La Convention du Cap institue un régime pour la constitution et les effets d'une garantie internationale portant sur certaines catégories de matériels d'équipement mobiles et les droits accessoires. Aux fins de cette Convention, une garantie internationale portant sur des matériels d'équipement mobiles est une garantie portant sur un bien clairement identifiable qui relève d'une catégorie de biens désignée dans le Protocole respectif et qui est

- a) conférée par le constituant en vertu d'un contrat constitutif de sûreté ;
- b) détenue par une personne qui est le vendeur conditionnel en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété ; ou
- c) détenue par une personne qui est le bailleur en vertu d'un contrat de bail.

Conditions de forme

Une garantie est constituée en tant que garantie internationale conformément à la Convention si le contrat qui la crée ou la prévoit :

- a) est conclu par écrit;
- b) porte sur un bien dont le constituant, le vendeur conditionnel ou le bailleur a le pouvoir de disposer;
- c) rend possible l'identification du bien conformément au Protocole; et,
- d) s'il s'agit d'un contrat constitutif de sûreté, rend possible la détermination des obligations garanties, sans qu'il soit nécessaire de fixer une somme ou une somme maximum garantie.

Un droit inscrit *prime* toute autre garantie inscrite postérieurement et toute garantie non inscrite.

Dispositions relatives au registre

Le *Conservateur* assure le fonctionnement efficace du Registre international et s'acquiesce des fonctions qui lui sont confiées en vertu de la Convention, du Protocole et du règlement.

Une Autorité de surveillance est désignée conformément à la Convention et selon les dispositions du Protocole.

L'Autorité de surveillance doit :

- a) établir ou faire établir le Registre international;
- b) sous réserve des dispositions du Protocole, nommer le Conservateur et mettre fin à ses fonctions;
- c) veiller à ce que, en cas de changement de Conservateur, les droits nécessaires à la poursuite du fonctionnement efficace du Registre international soient transférés ou susceptibles d'être cédés au nouveau Conservateur;
- d) après avoir consulté les États contractants, établir ou approuver un règlement en application du Protocole portant sur le fonctionnement du Registre international et veiller à sa publication;
- e) établir des procédures administratives par lesquelles les réclamations relatives au fonctionnement du Registre international peuvent être effectuées auprès de l'Autorité de surveillance;
- f) surveiller les activités du Conservateur et le fonctionnement du Registre international;
- g) à la demande du Conservateur, lui donner les directives qu'elle estime appropriées;
- h) fixer et revoir périodiquement la structure tarifaire des services du Registre international;
- i) faire le nécessaire pour assurer l'existence d'un système électronique déclaratif d'inscription efficace, pour la réalisation des objectifs de la Convention et du Protocole; et
- j) faire rapport périodiquement aux États contractants sur l'exécution de ses obligations en vertu de la Convention et du Protocole.

L'Autorité de surveillance détient tous les droits de propriété sur les bases de données et sur les archives du Registre international.

Inscription

Conditions

Le Protocole et le règlement précisent les conditions, y compris les critères d'identification du bien, pour effectuer une inscription (y compris les mesures afin que le consentement d'une personne nécessaire, le cas échéant, peut être donné préalablement par voie élec-

tronique), effectuer des consultations et émettre des certificats de consultation, garantir la confidentialité des informations et des documents du Registre international, autres que les informations et documents relatifs à une inscription.

Le Conservateur n'a pas l'obligation de vérifier si un consentement à l'inscription a effectivement été donné ou est valable.

Le Conservateur s'assure que les inscriptions sont introduites dans la base de données du Registre international et peuvent être consultées selon l'ordre chronologique de réception, et que le fichier enregistre la date et l'heure de réception.

Le Protocole peut disposer qu'un Etat contractant peut désigner sur son territoire des organismes qui seront les points d'entrée chargés de la transmission au Registre international des informations requises pour l'inscription. Un Etat contractant qui procède à une telle désignation peut préciser les conditions à satisfaire, le cas échéant, avant que ces informations ne soient transmises au Registre international.

Validité et moment de l'inscription

Une garantie internationale, une garantie internationale future, une cession ou une cession future d'une garantie internationale peut être inscrite, et cette inscription peut être modifiée ou prorogée avant son expiration, par l'une quelconque des deux parties avec le consentement écrit de l'autre.

Une inscription, si elle est valable, est complète lorsque les informations requises ont été introduites dans la base de données du Registre international de façon à ce qu'elle puisse être consultée.

Une inscription peut être consultée dans la base de données du Registre international conformément aux critères établis par le Protocole.

Une inscription peut faire l'objet d'une mainlevée par son bénéficiaire ou avec son consentement écrit.

Un droit susceptible d'inscription peut être inscrit par son titulaire.

Un avis de garantie nationale peut être inscrit par le titulaire de la garantie.

Durée de l'inscription

L'inscription d'une garantie internationale demeure efficace jusqu'à ce qu'elle fasse l'objet d'une mainlevée ou jusqu'à l'expiration de la durée précisée dans l'inscription.

Particularités du registre

Il est prévu un *registre exclusivement électronique* qui est disponible vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour des inscriptions et des consultations et qui travaille, en principe, sans intervention humaine, c'est-à-dire sans que le Conservateur vérifie si les conditions juridiques de l'inscription sont remplies.

L'inscription au registre ne décide pas de la question de savoir si une garantie existe réellement ou si un consentement nécessaire a été donné. Ces questions doivent être jugées, le cas échéant, par les Tribunaux en fonction du droit national respectivement applicable. La date de l'inscription est toutefois déterminante pour le *rang de la garantie*.

Le registre ne comporte *pas de documents* relatifs aux transactions basées sur les garanties. Les créateurs ou courtiers potentiels devront se procurer ces documents auprès des personnes ayant inscrit une garantie.

Le registre est « *asset based* », c'est-à-dire basé sur le critère de recherche de l'objet sur lequel porte la garantie et non pas sur celui du débiteur.

Toute personne peut, selon les modalités prévues par le Protocole et le règlement, par des moyens électroniques, consulter le Registre international ou demander une consultation au sujet de toute garantie ou garantie internationale future qui y serait inscrite. Le Conservateur émet par des moyens électroniques un certificat de consultation du Registre relatif à un bien.

Mis à part éventuellement la phase d'installation, le registre devra *s'autofinancer* aux moyens de frais d'inscription et de consultation.

Problèmes spécifiques du Protocole ferroviaire

Le Groupe de travail ferroviaire et le Comité conjoint d'experts gouvernementaux ont dû traiter à plusieurs reprises une série de questions difficiles concernant spécialement le secteur ferroviaire et qui n'ont pu être réglées que lors de la 3^{ème} session conjointe en mai 2003. Il s'agit en particulier de

1. la définition des objets sur lesquels porte la garantie,
2. les dispositions relatives à la protection juridique provisoire,
3. les droits en cas d'insolvabilité en tenant compte des transports d'une importance publique,
4. l'Autorité de surveillance du Registre.

Identification du matériel roulant ferroviaire

L'Autorité de surveillance prescrit dans un règlement un système pour l'attribution de numéros d'identification par le Conservateur du registre qui permet une identification univoque d'un objet du matériel roulant ferroviaire. Le numéro d'identification doit être soit apposé sur l'objet du matériel roulant ferroviaire soit être inscrit dans le *Registre international et être en relation avec un numéro d'identification national* ou régional ainsi apposé. Cette dernière disposition sert à l'intégration de systèmes déjà existant dans le Registre international.

Un Etat contractant peut toutefois définir au moyen d'une déclaration, qu'il utilisera les numéros d'identification nationaux ou régionaux aux fins susmentionnées. Un tel système d'identification national ou régional doit assurer une identification univoque des objets du matériel roulant ferroviaire ainsi que la concordance avec les exigences d'information de la Convention et du Protocole ferroviaire nécessaire à la gestion du Registre international.

Une telle déclaration d'un Etat contractant doit être déposée au moment de la ratification, de l'adoption, de l'approbation ou de l'adhésion au Protocole et doit comprendre des indications détaillées sur l'exploitation du système d'identification national ou régional.

L'Autorité de surveillance examine le système de registre national ou régional défini dans la déclaration d'un Etat contractant et peut conseiller les mesures à prendre afin de garantir que le système remplit les conditions requises par le Registre international. Il n'existe aucune obligation de donner suite à ces conseils, une inscription valable dans le Registre international ne prend toutefois effet et a une incidence sur le rang en tant que garantie internationale que si les conditions requises sont remplies.

Toute inscription en rapport avec un objet du matériel roulant ferroviaire doit être effectuée sur la base du numéro d'identification attribué par le Conservateur.

Une inscription en rapport avec un objet du matériel roulant ferroviaire, pour lequel une déclaration a été faite, doit comporter tous les numéros d'identification nationaux et régionaux attribués à l'objet depuis l'entrée en vigueur de ce Protocole, ainsi que la période au cours de laquelle les différents numéros étaient en rapport avec l'objet. Le débiteur doit et le créancier peut communiquer au Registre international tous les nouveaux numéros d'identification nationaux ou régionaux attribués au cours de la durée de l'inscription de la garantie. Tout numéro d'identification ainsi indiqué et communiqué doit être inscrit par le Conservateur dans le Registre international. Cette disposition a été nécessaire, étant donné que certains des systèmes existants prévoient la réutilisation de numéros d'identification déjà attribués. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux était d'accord sur le fait que les numéros d'identification pouvaient également être alphanumériques.

Protection juridique provisoire

Les décisions prises par un tribunal en vertu de la Convention, qui autorisent le créancier à prendre possession de l'objet, d'en avoir le droit de garde ou d'en avoir le droit d'en disposer, peuvent définir les mesures appropriées à prendre par le débiteur permettant au créancier d'exercer ses droits conformément à la décision, telle que p. ex. les décisions concernant le transfert à un endroit où le créancier peut exercer sa saisie.

Transports d'intérêt public

Un Etat contractant peut déclarer, lors de la ratification, de l'adoption ou de l'approbation du Protocole ou lors de l'adhésion, quels droits ne peuvent être exercés en rapport avec le matériel roulant, dans la mesure où ce dernier est affecté à des transports d'intérêt public, en particulier *le matériel roulant ferroviaire affecté au service public*. Il peut déclarer dans quelle mesure des mesures individuelles peuvent être appliquées à cet Etat contractant.

L'Etat contractant qui fait une telle déclaration doit tenir compte des intérêts des créanciers.

Autorité de surveillance

Etant donné que les Etats membres de l'OTIF, d'une part, et de l'UNIDROIT, d'autre part, ne sont pas identiques, il n'a pas été possible, pour des raisons d'ordre politique, de confier à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) la fonction d'une Autorité de surveillance pour

le Registre international de matériel roulant ferroviaire prévu par la Convention et oeuvrant, en principe, à l'échelle mondiale. Lors de la 3^{ème} session conjointe d'experts gouvernementaux, une solution à ce problème a pu être trouvée en ce sens que l'Autorité de surveillance selon le Protocole ferroviaire devra être un Conseil de représentants des parties contractantes du Protocole ferroviaire (donc de représentants des Etats). Chaque partie contractante doit nommer un représentant.

Il est prévu que l'OTIF devienne le **Secrétariat** de l'Autorité de surveillance. Le Secrétariat soutient l'Autorité de surveillance dans l'accomplissement de ses tâches. L'OTIF devra alors être chargée pour la première fois, conformément à l'objectif fixé par la 5^{ème} Assemblée générale et retenu dans le Protocole de Vilnius, de tâches en faveur des chemins de fer à l'échelle universelle.

En raison du fait que des systèmes de registres de matériel roulant ferroviaire servant également à des fins de financement existent déjà, p. ex. au Canada et aux Etats-Unis d'Amérique, une décision de l'Autorité de surveillance concernant uniquement les intérêts d'une partie du contrat ou d'un groupe de parties du contrat n'est contraignante pour de tels Etats que si la partie du contrat ou la majorité du groupe de parties du contrat vote également en faveur de cette décision.

Les questions de l'immunité, de la personnalité juridique et du siège de l'Autorité de surveillance en tant que personne du droit international public, son règlement intérieur etc. doivent encore être examinées en détail avant la réunion d'une Conférence diplomatique.

Le rôle des Etats signataires pendant la phase de transition jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole (comité de préparation) nécessite également des délibérations supplémentaires et pourrait être réglé dans une résolution de la Conférence diplomatique prévue.

L'Assemblée générale de l'OTIF doit approuver la prise en charge de la fonction de Secrétariat de l'Autorité de surveillance par l'OTIF. Dans la mesure où l'OTIF agira en tant que Secrétariat, les questions concernant l'immunité en ce qui concerne cette nouvelle activité doivent également être réglées dans le Protocole ferroviaire. Le financement des activités de l'OTIF aux fins du Protocole est prévu à l'article XVI du projet de Protocole en relation avec les droits à verser. Les droits à verser pour l'utilisation du Registre doivent non seulement couvrir les frais de gestion du Registre, mais aussi les frais de l'Autorité de surveillance et de son Secrétariat.

Sous réserve de l'accord de l'Autorité de surveillance, le Conservateur fixe, et peut modifier, le montant des droits à verser lors de l'inscription et dans le cadre de la gestion du Registre international. Les questions liées au financement au cours de la phase d'installation du Registre international doivent également être encore discutées avant la Conférence diplomatique, plusieurs modèles étant envisageables.

Procédure ultérieure

La 3^{ème} session conjointe du Comité d'experts gouvernementaux a attribué plusieurs mandats à la Rail Registry Task Force en relation avec l'exploitation future du Registre international, telles que des enquêtes pour savoir quelles institutions seraient intéressées à remplir la fonction du Conservateur, la préparation d'un règlement, un barème des droits à verser, etc.

Le Comité a par ailleurs chargé les Secrétariats des deux Organisations, l'OTIF et l'UNIDROIT, de préparer une Conférence diplomatique en vue de l'adoption du Protocole ferroviaire. Celle-ci devrait se tenir dans les meilleurs délais, toutefois au plus tard en mai 2005.

Remarque finale

Bien qu'il ait été possible, lors de la 3^{ème} session conjointe d'experts gouvernementaux OTIF/UNIDROIT, de parvenir à un accord sur pratiquement toutes les questions en suspens de nature *politique*, un grand nombre de questions techniques, pratiques et rédactionnelles doit encore être résolu.

La période jusqu'à la convocation d'une Conférence diplomatique doit également être mise à profit pour effectuer une étude destinée à informer les milieux économiques intéressés. Cette étude doit examiner les conséquences économiques du Protocole ferroviaire à la Convention du Cap, et ce de manière analogue à l'étude concernant les conséquences du Protocole aéronautique pour l'industrie dans ce domaine.

Les garanties étatiques accordées pour le financement de matériel roulant ferroviaire ne sont plus d'actualité. Il s'agit de préparer l'avenir dans un marché de transport ferroviaire libéralisé. Le temps presse.

(Traduction)

Jurisprudence

Landgericht Hildesheim

Arrêt du 13 février 2003¹

Cf. articles 5, 8, 17, § 2, 35 et 41 CIV, §§ 1, 25, 31, 36 du règlement allemand relatif aux transports par chemins de fer (EVO), § 427 I n° 1 du Code de commerce allemand (HGB)², § 309 n° 7b du Code civil allemand (BGB)

1. **En transport transfrontalier par train auto accompagné, l'entreprise de transport ferroviaire répond, indépendamment de toute faute, conformément à l'article 35, § 1 de la CIV, des dommages occasionnés par des graffiti de tiers sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci se trouvait sous la garde du chemin de fer.**
2. **L'entreprise de transport ferroviaire n'est pas déchargée de sa responsabilité conformément aux §§ 1, 25, 31 et 36 du EVO, en combinaison avec le § 427 I, n° 1 du HGB, étant donné que conformément au § 1 du EVO, les dispositions du EVO ne sont applicables en transport transfrontalier que si et dans la mesure où les Règles uniformes CIV (RU CIV) ne stipulent différemment. Le fondement et l'étendue de la responsabilité sont cependant réglés en détail dans les articles 35 et 36 des RU CIV.**
3. **Les règles relatives à la responsabilité prévues à l'article 35 ss. des RU CIV ne sont pas à la disposition des parties, étant donné que les articles 5 et 8 des RU CIV stipulent qu'une modification des dispositions des RU CIV nécessite un tarif international. Des conditions générales d'une entreprise de transport ferroviaire visant à modifier les RU CIV sont, par conséquent, sans effet, conformément aux articles 5 et 8 des RU CIV.**

¹ 1 S 105/02 – exécutoire; instance précédente: Amtsgericht Hildesheim, arrêt du 3.9.2002 - 43 C 112/02

² Risque particulier inhérent au transport en wagons découverts

4. **Une entreprise de transport ferroviaire ne satisfait pas à sa charge d'établir et de prouver au sens des articles 35, § 2 et 36 des RU CIV que les graffiti sur le véhicule d'un voyageur, alors que celui-ci était confié à la garde du chemin de fer, étaient inévitables, lorsqu'elle n'expose pas des mesures de sécurité concrètes visant à protéger les véhicules.**³

Motifs :

L'appel est recevable et fondé. Le demandeur a, conformément à l'article 35, § 1, CIV, droit à une indemnisation d'un montant de € 609,91 outre des intérêts, conformément aux §§ 291, 288 I, 247 du BGB, d'un montant supérieur de 5 % au taux de base, à partir de la litispendance, à savoir le 18 mai 2003.

- I. Le demandeur poursuit avec l'appel les droits qu'il a fait valoir en première instance et motive ce dernier avec l'argument que le Tribunal d'instance partait à tort du fait que la partie défenderesse n'avait pu obvier au dommage occasionné au véhicule du demandeur. La partie défenderesse demande que le recours soit débouté. A son avis, les dommages occasionnés par des actes de vandalisme ne pouvaient être effectivement évités par des moyens économiquement acceptables. Elle fait, par ailleurs, valoir des motifs d'allègement de la responsabilité. En ce qui concerne les détails de l'état des faits et du litige, elle renvoie aux constatations effectives de l'arrêt contesté et aux courriers échangés entre les parties, notamment à la motivation du recours ainsi qu'au procès-verbal de la procédure orale et à l'administration des preuves du 23 janvier 2003.
- II. L'appel est fondé, étant donné que le demandeur peut faire valoir des droits en vertu de l'article 35, § 1 des RU CIV.

Conformément à l'article 35, § 1 des RU CIV, le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Conformément à l'article 17, § 2 et à l'article 41 des RU CIV, les véhicules automobiles font également partie des bagages. Les Règles uniformes CIV sont applicables conformément à

l'article 1^{er}, § 1 des RU CIV en combinaison avec la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF).

L'article 36, §§ 1-3 des RU CIM n'est pas applicable, étant donné qu'il porte sur le transport professionnel de marchandises et qu'il ne s'agit manifestement pas d'un tel transport dans le présent cas.

Le § 1 de la loi allemande relative à la responsabilité civile n'est pas applicable, étant donné qu'il ne s'agit pas, dans le cas du présent dommage, d'un dommage résultant de l'exploitation, donc du risque particulier inhérent à l'exploitation du chemin de fer, mais d'une intervention de tiers à l'occasion d'un voyage par chemin de fer.

Des droits à indemnisation résultant du contrat n'entrent pas en ligne de compte, étant donné qu'il s'agit de droits dépendant de la faute et que le demandeur n'a pas pu prouver un manquement fautif aux obligations de la partie défenderesse.

1. L'article 35, § 1 des RU CIV prévoit un droit à une indemnisation indépendamment de la faute, à condition que les bagages aient été endommagés au cours du transport. Il n'est pas contesté, et le procès-verbal de constatation du 10 mars 2002 le confirme, que des dommages occasionnés sur le côté conducteur du véhicule par des graffiti ont pu être constatés lors de l'arrivée du train auto accompagné à Hildesheim. Selon le résultat de l'enquête, il est par ailleurs indéniablement établi que le véhicule n'était pas endommagé lors du chargement à Bolzano et que, par conséquent, les dommages ont dû être occasionnés après le chargement sur le train. L'épouse du demandeur a témoigné de manière convaincante qu'elle avait été présente lors du chargement du véhicule à Bolzano et que le véhicule se trouvait dans son champ de vision jusqu'au moment du chargement sur le wagon. A ce moment, le véhicule n'aurait pas été endommagé. Il n'y a aucune raison de douter des paroles du témoin. Sans contradictions, de manière réaliste et manifestement dans un effort de relater ses propres souvenirs de manière précise, le témoin a décrit la manœuvre de chargement. Son témoignage est par ailleurs soutenu par celui du témoin H.,

³ Principes directeurs et remarques joints à l'arrêt par le correspondant, avocat Carsten Grau, Brême

dont le véhicule se trouvait également sur le niveau inférieur dudit wagon. Ce témoin a contrôlé son véhicule avant le départ et aurait vraisemblablement remarqué des graffiti sur le véhicule du demandeur, qui se trouvait à proximité ; il n'a toutefois pas remarqué les graffiti clairement visibles.

2. La responsabilité existante quant au fondement n'est pas exclue conformément aux §§ 1, 25, 31 et 36 du EVO en combinaison avec le § 427 du HGB. Conformément aux §§ 1, 25, 31 et 36 du EVO en relation avec le § 427 du HGB, la responsabilité est exclue si le dommage a été causé par les wagons découverts non bâchés, qui sont usuellement utilisés pour de tels transports (§ 427 I, n° 1, HGB, « risque inhérent au transport en wagons découverts »). Du fait que le véhicule a été transporté sur un wagon découvert, le risque particulier inhérent à une intervention sans entraves de tiers existe, un dommage par des graffiti aujourd'hui omniprésents est, par conséquent, non seulement facilité, mais par là même rendu possible (cf. arrêt du Oberlandesgericht de Düsseldorf, dans *Versicherungsrecht* (Droit relatif aux assurances), 1976, 666).

Toutefois, le § 427 du HGB n'est pas applicable selon le § 1 du EVO. Conformément au § 1 du EVO, les dispositions du EVO sont applicables en trafic transfrontalier uniquement si et dans la mesure où les RU CIV ne stipulent pas différemment. Les RU CIV règlent cependant en détail dans les articles 35 et 36 le fondement et les exonérations de la responsabilité. Les RU CIV prévoient, par conséquent, des dispositions pour le domaine « Dommage » qui décrivent la nature et l'étendue d'une obligation d'indemniser. L'article 35, § 3 des RU CIV ne prévoit justement, contrairement à l'article 36, § 3 des RU CIM, pas d'exonération de la responsabilité lors du transport en wagons découverts. Par cette réglementation (négative), l'article 35 des RU CIV dévie des dispositions des §§ 25 du EVO et 427 du HGB et empêche ainsi, conformément au § 1 du EVO, une application selon le EVO. Cela concorde avec le commentaire de Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, qui déclare le

EVO inapplicable, dans la mesure où les RU CIV « entrent en ligne de compte » (Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, *Eisenbahnbeförderungsrecht* (Droit de transport ferroviaire), livraison 2/97, § 1 du EVO, 2^{ème} remarque). Le point de vue susmentionné correspond finalement au texte des « Hinweise für unsere Kunden » (« Indications à nos clients »), qui suivent les Conditions générales dont les parties sont indéniablement convenues ; celles-ci stipulent que le EVO s'applique en trafic national, alors que les RU CIV sont applicables en trafic international, ce qui est le cas en l'espèce.

3. Une exonération de la responsabilité ne ressort pas non plus du chiffre 12 des Conditions générales du 1^{er} décembre 2000 (BI. 24d.A.), selon lesquelles la partie défenderesse est uniquement responsable en cas de dol ou de faute lourde, dans la mesure où elle enfreint des obligations contractuelles secondaires. L'objet principal du contrat consiste à transporter le demandeur et son véhicule du lieu de départ à Bolzano et inversement. Dans ce contexte, il incombe avant tout à la partie défenderesse d'assurer le transport ; le but principal du demandeur est d'atteindre la destination et non pas la garde du véhicule. Cette dernière est une conséquence nécessaire du transport, tout comme le fait qu'un véhicule doit être gardé dans un garage lorsqu'il doit être réparé. Dans les deux cas, la garde est une obligation de service subsidiaire (cf. p. ex. arrêt du Bundesgerichtshof dans *Neue Juristische Wochenschrift* 1983, 113 ; Palandt/Heinrichs, tome complémentaire au Code civil, 61^{ème} édition, § 280, note 28). La partie défenderesse n'a en revanche pas commis de dol ou de faute lourde. L'accord ne viole pas davantage les §§ 9 et 11 de la loi relative aux Conditions générales (AGBG), ancienne version, respectivement le § 309, n° 7b du Code civil dans la nouvelle version.

Conformément aux articles 5 et 8 des RU CIV, les Conditions générales ne sont toutefois pas applicables, dans la mesure où elles se réfèrent à une modification des RU CIV, étant donné que la réglementation de la responsabilité aux articles 35 ss.

des RU CIV n'est pas à la disposition des parties. Il est certes avancé que les articles 35 ss. des RU CIV ne sont pas des dispositions impératives (ainsi explicitement indiqué par Czerwenka et autres, à l'endroit indiqué, article 35, remarque 1, en se référant à l'arrêt de la Cour d'appel de Liège du 26.2.1976⁴). Il ressort toutefois des articles 5 et 8 des RU CIV qu'une modification des dispositions des RU CIV nécessite un tarif international ; il n'en ressort cependant pas que les Conditions générales constituent les conditions d'un tel tarif. A cela s'ajoute la réglementation de l'article 5, § 1 des RU CIV, qui n'admet explicitement la possibilité de modifier les RU CIV par des conditions des tarifs internationaux uniquement si cela est prévu dans les RU CIV. Or, il manque précisément dans les articles 35 ss. des RU CIV une telle autorisation de modification explicite. Il convient d'en conclure que la réglementation de la responsabilité ne doit justement pas être à la disposition des parties.

4. La partie défenderesse ne peut pas invoquer l'article 35, § 3 a) des RU CIV, selon lequel un droit à indemnisation est exclu lorsque l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage. La disposition règle clairement le cas de l'absence ou de l'avarie de l'emballage prévu en général ou dans le cas individuel, mais pas le cas de l'absence d'un quelconque emballage. Si tel n'était pas le cas, l'exonération de la responsabilité pour le transport en wagons découverts prévue à l'article 36, § 3 des RU CIM pour le champ d'application desdites Règles uniformes, serait, par le biais de l'article 35, § 3 a) des RU CIV, introduite dans le champ d'application des RU CIV. Cela va toutefois manifester à l'encontre de la volonté du législateur.
5. La question décisive est donc de savoir si l'avarie constituait pour le chemin de fer un événement auquel il ne pouvait obvier. Or, en conclusion, cela ne peut pas être constaté.

L'article 36 des RU CIV prévoit qu'il incombe au chemin de fer, donc à la partie défenderesse, d'établir et de prouver qu'il n'était pas en mesure d'éviter et d'obvier au dommage au sens de l'article 35, § 2 des RU CIV. Un événement est inévitable lorsque le dommage n'aurait pu être évité même en faisant preuve d'une diligence maximale et raisonnable selon les circonstances (Czerwenka et autres, à l'endroit indiqué, § 82 du EVO A b) dans son ancienne version). Dans le présent cas, il ne s'agit pas de savoir si une protection efficace contre des dommages causés par des graffiti est possible, mais plutôt s'il s'agit de circonstances concrètes du cas précis. Il incombe, par conséquent, à la partie défenderesse de prouver que le train n° 13482AZ, y compris les véhicules qu'il transportait, n'a pas été exposé à des risques exagérés les 9 et 10 mars 2002 et qu'à cette date, elle a pris les mesures de sécurité nécessaires. Elle ne peut pas se décharger de sa responsabilité en prétendant que des mesures de sécurité seraient de toute façon inefficaces, étant donné qu'il existait toujours des moyens pour apposer des graffiti. Tant que des cas de figure sont envisageables, dans lesquels les mesures de sécurité les plus élémentaires n'ont pas été prises en considération, une exonération de la responsabilité n'entre pas en ligne de compte. Les mesures prises ne sont pas substantiellement prouvées, étant donné qu'il n'est pas possible de vérifier si et quels arrêts sont prévus sur le parcours et quelles sont concrètement les mesures de sécurité mises en œuvre. La partie défenderesse n'apporte la preuve ni de contrôles inopinés lors d'arrêts prolongés en terrain découvert ni de contrôles effectués dans les gares de marchandises. Même après l'arrêt du Tribunal du 26 novembre 2002, la partie défenderesse s'est contentée d'explications générales. Il peut certes être difficile de détailler les mesures de sécurité prises, d'autant plus que plusieurs entreprises ferroviaires ont pris en charge le train. Il peut toutefois raisonnablement être exigé de la partie défenderesse d'apporter des indications supplémentaires et d'effectuer des recherches, en interrogeant par exemple le personnel d'accompagnement ou en consultant les plans de service. La défenderesse

⁴ v. Bulletin 1-2/1978, p. 30

n'a pas précisé les mesures concrètes prises pour protéger le train auto accompagné. Aucune indication ne ressort du rapport du responsable du personnel d'accompagnement. Le parcours habituellement emprunté ressort certes de « l'aperçu horaire » (BI. 130). Il n'en ressort toutefois pas avec certitude à quelles gares le train s'est effectivement arrêté le jour du dommage. Il n'est pas non plus clair à quels endroits le train s'est, par ailleurs, arrêté et l'aperçu horaire ne fournit pas davantage d'indication à ce sujet. Il est également impossible de constater à quelles gares le personnel d'accompagnement est sorti du train afin de le surveiller ; on ignore de combien de personnes et desquelles le personnel d'accompagnement du train était composé et s'il était chargé (comme le suggère le rapport) de la remise du train. Il n'est pas indiqué quelles gares sont équipées d'une surveillance vidéo, par qui cette surveillance était assurée, quel a été son résultat. La partie défenderesse se limite en fait à des constatations générales, telles que le fait de trouver habituellement des gendarmes dans les gares. Il n'en ressort pas qu'il a été demandé à ces derniers ou à tout autre personnel d'assurer une surveillance particulière de ce train. La partie défenderesse n'a pas indiqué à quels endroits des contrôles à partir des postes d'aiguillage sont prévus.

Le fait que la partie défenderesse ait interdit l'accès au train au moyen de panneaux d'interdiction ne constitue pas une mesure de sécurité suffisante. L'indication globale que d'autres mesures ne seraient économiquement pas supportables n'entre pas en ligne de compte, étant donné qu'il n'est même pas clair quelles mesures ont été prises, et pourquoi les (le cas échéant quelles) mesures ne peuvent être financées. Il importe peu en l'occurrence que la partie défenderesse avance qu'elle a rempli toutes les prescriptions prévues dans le Règlement relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer (EBO). En tant que droit public, le EBO ne règle pas les obligations de garde dans le cadre du rapport d'obligation de droit civil de la partie défenderesse.

6. Si la partie défenderesse n'est pas en mesure de prouver que l'avarie du véhicule constitue pour elle un événement qu'elle n'était pas en mesure d'éviter et d'obvier, elle répond, conformément à l'article 35 des RU CIV, du dommage occasionné d'un montant de 609,91 €. La partie défenderesse ne met pas en doute de manière effective le fait que ce dommage a été occasionné au demandeur. Le fait d'avoir, par courrier du 6 juin 2002, contesté les droits du demandeur par mesure de « précaution » également quant à leur montant, aurait dû être davantage précisé ou aurait nécessité au moins une déclaration selon laquelle le véhicule n'a pas été réparé conformément à la facture détaillée du 28 mars 2002 ou a été réparé à un prix injustifié.
7. Le demandeur a droit, conformément aux §§ 291, 288 I et 247 du BGB à des intérêts supérieurs de 5 % au taux d'intérêt de base depuis l'ouverture de la litispendance, à savoir à compter du 18 mai 2003. La litispendance est intervenue le 17 mai 2002 avec la notification de la plainte; par analogie, la date à partir de laquelle les intérêts courent se base sur le § 187 I du BGB (Palandt/Heinrichs, BGB, 62^{ème} édition, § 187, marginal 1 aE).

III. La décision en ce qui concerne les coûts est basée sur le § 97, al. 1 du Code de procédure civile allemand (ZPO); par analogie, la décision concernant le caractère exécutoire provisoire se base sur les §§ 708, n° 10 et 711 du ZPO. Le pourvoi était admissible, étant donné que, conformément au § 543, al. 2 du ZPO, l'affaire a une importance générale.

(Communication directe)

Remarques :

1. Déjà en première instance, le Tribunal avait jugé que le voyageur empruntant un train auto accompagné en trafic transfrontalier à l'intérieur du champ d'application des RU CIV pouvait se retourner contre son partenaire contractuel de transport pour l'ensemble du parcours. Cela résulte du fait qu'une *ratio legis* des RU CIV consiste à supprimer un éclatement des responsabilités dans le cadre d'un

trafic transfrontalier. En effet, l'idée fondamentale du droit de transport international ferroviaire inhérente aux RU CIV a pour but de regrouper *ex lege* plusieurs chemins de fer subséquents et agissant en principe au niveau national en une communauté de transport et de responsabilité⁵. Dans le cas du présent litige, la question de savoir si le dommage dû aux graffiti a été occasionné sur territoire italien, autrichien ou allemand n'était pas décisive.

2. Conformément à l'article 36, § 1 des RU CIV/COTIF 1980, l'entreprise ferroviaire porte, dans le cas d'un transport transfrontalier par train auto accompagné l'entière charge d'établir et de prouver qu'un dommage occasionné au véhicule transporté n'est pas dû à des circonstances pouvant être attribuées à l'influence de l'entreprise de transport⁶. Dans ce contexte, l'entreprise ferroviaire ne bénéficie ni d'une présomption légale ni d'une autre facilitation dans l'apport de la preuve⁷. Cette répartition de la charge de la preuve ne sera également pas modifiée par la nouvelle version de la COTIF/RU CIV (COTIF 1999⁸), adoptée le 3 juin 1999 à Vilnius, qui n'est pas encore entrée en vigueur. La charge de la preuve jusqu'à présent réglée à l'article 36, § 1 est reprise sans modification du contenu à l'article 37, § 1 de la nouvelle COTIF. La COTIF dans la version du Protocole du 3 juin 1999 de Vilnius (COTIF 1999) n'entrera probablement pas en vigueur avant 2004⁹.

⁵ Mutz, COTIF – Le chemin vers le 3^{ème} millénaire, *Transportrecht* 1994, p. 173. ss.

⁶ Landgericht Hanovre, DAR 1993, 469ss.; Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, *Eisenbahnbeförderungsrecht*, commentaire (feuillets mobiles), 4^{ème} édition, Berlin 2001, COTIF – RU CIV, art. 36, remarque 2).

⁷ Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck à l'endroit cité.

⁸ COTIF/CIV, imprimés dans : *Transportrecht* 1999, p. 466 ss. ; instructif en ce qui concerne les structures et les principes de la COTIF 1999 : Freise, *Transportrecht* 1999, p. 417 ss.

⁹ Isliker, Directeur général de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires), exposé au Congrès de l'Union arabe des chemins de fer (UACF) à Alep /Syrie, les 11 et 12 septembre 2002, version abrégée de l'exposé et état actuel des signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions disponible sous : www.otif.org.

3. Dans l'ensemble, le Landgericht de Hildesheim a pris une décision directrice qui correspond, de tous points de vue, à la philosophie déclarée de la COTIF : le chemin de fer du futur a besoin d'une vision internationale et intermodale nécessitant une libéralisation des marchés ferroviaires traditionnellement nationaux et monopolistiques, une coopération transfrontalière à tous les niveaux ainsi que des bases juridiques harmonisées¹⁰. La partie défenderesse devra adapter ses Conditions générales et prendre des mesures au niveau de l'exploitation afin d'assurer la protection des véhicules de ses passagers contre les graffiti¹¹.

Maître Carsten Grau, Brême¹²
(Traduction)

Informations diverses

EurailFreight

Munich, 22/23 mai 2003

Les 22 et 23 mai 2003 s'est tenue la première conférence paneuropéenne sur le thème du transport de marchandises par chemin de fer, initiée et organisée par la Communauté européenne du rail (CER), en relation avec la foire spécialisée „transport logistic“ qui se tient régulièrement à Munich.

La date de la conférence était bien choisie sous l'aspect, d'une part, du 2^{ème} paquet ferroviaire de l'UE récemment adopté, et, d'autre part, sous celui d'un « dernier moment » pour un inventaire sans ménagement dans une discussion menée depuis longtemps, sans avoir, à ce jour, abouti à une stratégie consistante, bien que l'on prenne de plus en plus conscience du fait que le chemin de fer se voit confronter à de sérieux problèmes dans le domaine du transport international de marchandises.

¹⁰ Ebenda.

¹¹ Lecture conseillée : Wesel, *Nachdenken über Graffiti* (Réflexions sur les graffiti), *Neue Juristische Wochenschrift* 1997, p. 1965 ss. et : Wohlfahrt, *Strategien gegen Vandalismus durch Farbsprühen* (Stratégies contre les actes de vandalisme par graffiti), *Versicherungsrecht* 1998, p. 84.

¹² Cabinet Dr. Schackow & associés.

Le programme de la conférence était marqué par une série de discussions sur podium de haut niveau, partant toujours de la même problématique, pour procéder au fur et à mesure à une analyse de plus en plus détaillée, permettant de parvenir à quelques conclusions claires et vérifiées. La plupart de ces conclusions n'étaient certes pas nouvelles, mais ont été confirmées dans un contexte général.

Une fois de plus, l'importance d'une délimitation propre de la problématique du transport ferroviaire des marchandises a été confirmée, afin de ne pas jeter dans le même pot peu porteur d'avenir du « chemin de fer qui englobe tout », les différents domaines d'activités du chemin de fer, ceux-ci devant être évalués chacun pour soi. Le chemin de fer ne suscite pas à tous les égards les mêmes soucis. En ce qui concerne précisément son rôle dans le domaine du transport des marchandises, rôle qui nécessite a priori une optique internationale, la réforme ferroviaire européenne devra faire ses preuves.

Dans ce sens, le problème en tant qu'ensemble, ainsi que ses principaux aspects, ont été clairement abordé. En ce qui concerne le potentiel du chemin de fer et les approches de solutions en vue de lui assurer une place adéquate, il y a eu un large consensus :

- La plupart des clients considère que la qualité de l'offre ferroviaire est insuffisante. Il convient, dans ce domaine, d'agir avec priorité et sans tarder.
- Dans ce contexte, il convient en premier lieu de réduire les contraintes et les retards aux frontières. Des développements importants ont été lancés avec la concentration sur des corridors, respectivement des Freight Freeways, dont l'offre est commercialisée par le biais de « One Stop Shops ».
- Il est indéniable qu'il sera indispensable de procéder à des investissements importants pour moderniser des lignes clé et de supprimer des goulets d'étranglement liés notamment à la difficulté d'accorder au trafic marchandises une place suffisamment large au niveau des agglomérations, où les lignes ferroviaires sont principalement sollicitées par le trafic voyageurs.

Il apparaît clairement que des divergences d'opinion et des insécurités persistent toujours :

- jusqu'où les chemins de fer doivent-ils, à l'avenir, chercher leur chemin en moyen de coopé-

rations, jusqu'où la concurrence intramodale doit-elle s'appliquer à eux ?

- quel rôle appartient aux (quelques) grands, quelle est l'importance des petites entreprises ferroviaires, des nouveaux acteurs sur le marché, doivent-ils être soutenus d'une certaine manière ?
- dans quelle mesure la séparation entre l'infrastructure et le transport est-elle contraignante, quelle est l'importance du thème « entreprise intégrée », l'interface auprès du gestionnaire d'infrastructure est-elle correctement définie de telle ou telle manière?
- selon quels principes le prix d'accès à l'infrastructure doit-il être fixé, quelle doit être l'influence de l'Etat ? Quel est le rôle de l'UE dans le cadre du financement de l'infrastructure, dans quelle mesure existe-t-il des chances avec le moyen du Public Private Partnership ?
- quelle est l'importance du facteur temps, quelles priorités doivent être impérativement respectées, dans quels domaines les conditions doivent être changées d'urgence afin de réaliser dans les meilleurs délais des investissements clé ?

Une approche de solution qui pourrait répondre à un grand nombre de problèmes et permettrait finalement de poursuivre une stratégie à long terme s'est cristallisée, du moins en tant qu'idée, de manière étonnement claire, à savoir le développement d'un réseau ferroviaire largement réservé au transport des marchandises qui correspond à des réflexions qui étaient à la base de la construction du réseau autoroutier et du réseau ferroviaire à grande vitesse pour le transport des voyageurs.

La conférence a été également marquée par une déclaration qui avait déjà été présentée à son début et qui a été signé dans le cadre d'un acte particulier par la Communauté européenne du rail, l'UIC, l'UNIFE et la Deutsche Bahn. Cette déclaration est conçue comme une déclaration d'intention contraignante des chemins de fer et de l'industrie ferroviaire destinée à permettre de contrôler les progrès réalisés au cours des prochaines années.

Conclusions du point de vue de la COTIF/de l'OTIF :

- La COTIF 1999 peut également fournir une contribution. Il est d'autant plus important de promouvoir son entrée en vigueur.

- Un besoin de développement se dessine dès à présent. Il convient de vérifier dans quels domaines des réglementations visant à soutenir ce développement devraient être disponibles à l'aide de la COTIF, ce qui nécessite toutefois une capacité d'action des organes de l'OTIF conformément à la COTIF 1999.
- Il apparaît clairement que l'harmonisation des droits de transports d'une part dans l'espace de l'OTIF et d'autre part dans l'espace de l'OSJD devrait constituer un objectif à poursuivre avec énergie.
- Il sera certainement nécessaire d'entamer, dans un proche avenir, une discussion sérieuse sur la question de savoir de quelle manière la nouvelle Commission de la facilitation ferroviaire pourra oeuvrer en faveur notamment de la problématique du transport des marchandises.
(Traduction)

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Berne, 22/23 mai 2003

La deuxième réunion de l'ILGGRI de cette année s'est tenue à Berne, Suisse, sur invitation de l'Office fédéral des transports.

Au début de la réunion, l'Office fédéral des transports a présenté la politique actuelle de la Suisse en matière de transports ainsi que les nouvelles transversales ferroviaires alpines (avec les tunnels de base du Lötschberg et du Gothard).

La politique des transports suisse mise sur une promotion des transports publics au détriment du trafic individuel ainsi que sur un développement durable, c'est-à-dire des transports publics favorables à l'environnement, efficaces, compatibles avec l'Europe et à des coûts supportables. La politique comporte cinq éléments principaux : une redevance pour véhicules lourds dépendant de la distance parcourue (le pollueur paye) ; la modernisation de l'infrastructure ferroviaire ; la réforme ferroviaire ; l'accord sur les transports terrestres conclu entre la Suisse et l'UE (en vigueur depuis le 1^{er} juin 2002) ; la loi sur le transfert du trafic (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2001) complétée par des mesures de soutien.

L'objectif de toutes les mesures consiste à réduire le volume des transports routiers de marchandises à travers

les Alpes suisses de 1,4 million de véhicules en 2000 à 0,65 million en 2009. Les mesures ont déjà prouvé leur effet par le fait que la tendance à la hausse a été stoppée et que le trafic a pu être stabilisé à 1,25 million de véhicules lourds en 2002.

Le programme en matière de transports de la Suisse permet de financer les projets dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire pour les vingt prochaines années entièrement par des fonds publics, dont la moitié provient de redevances spécifiques, notamment des redevances routières. Le principe a été adopté par le peuple suisse par des référendums et ancré dans la Constitution fédérale par un article correspondant (196).

Les deux projets de nouveaux tunnels de base dans les Alpes avancent. L'ouverture du tunnel du Lötschberg est prévue pour 2007 et celle du tunnel du Gothard pour 2014. Avec les autres améliorations de lignes, le coût total est évalué à environ Frs. 13,6 milliards.

La réunion proprement dite de l'ILGGRI a traité, comme de coutume, des aspects de sécurité dans de nombreux contextes intéressants, comme p. ex. celui de l'état du 2^{ème} paquet ferroviaire de l'UE et de la transposition des directives relatives à l'interopérabilité, celui de l'élargissement de l'UE, celui de la questions des permis de conduire et des heures de travail des conducteurs en trafic international, celui de l'enregistrement des véhicules ainsi que celui des résultats d'enquêtes.

Sur la base d'un document préparé et distribué avant la réunion, le but et l'organisation future de l'ILGGRI ont été discutés. Il y avait accord sur le fait que l'ILGGRI peut continuer, à court et moyen terme, à jouer un rôle et qu'il devrait subsister en tant que forum informel. Le but de l'ILGGRI a été modifié en ce sens, qu'il « doit promouvoir la sécurité des chemins de fer européens dans tous les domaines, en devenant un forum de conseil, reconnu pour les autorités de sécurité européennes pouvant être consulté pour les questions de principe ». Il a été décidé d'inviter l'OTIF à toutes les réunions de l'ILGGRI. La méthode de travail avec un modèle d'ordre du jour ainsi que des procédures spécifiques pour l'avenir ont été adoptées ; elles ont déjà pu démontrer leur efficacité à l'occasion de cette réunion.

En raison d'un grand nombre d'accidents mortels lors de manœuvres, la réunion a décidé de créer un Sous-groupe de l'ILGGRI, afin de discuter avec des experts dans le domaine de la manœuvre de différentes approches ainsi que d'éventuelles initiatives en vue d'une harmonisation des mesures de sécurité. L'ILGGRI prévoit de

transmettre le résultat au Groupe de l'AEIF/AFE chargé de l'élaboration des STI marchandises.

Il a été informé sur le workshop de l'ILGGRI relatif au ETCS qui s'est tenu les 25 et 26 mars 2003 à Berne. De bons résultats ont été obtenus en Suisse avec la ligne ETCS en service depuis le 27 avril 2002. Des défauts ou des incidents ayant trait à la sécurité n'ont pas été signalés. Le système a été adopté, dans une large mesure, par les conducteurs et les chefs de la circulation. Les efforts en rapport avec la fiabilité et la disponibilité nécessaires ont cependant été sous-estimés. L'introduction du ETCS n'avance que lentement en Europe, étant donné que la priorité officielle est accordée aux lignes à grande vitesse, qu'il manque des stratégies destinées à propager le système et que, par conséquent, un effet à l'échelle nationale ne peut pas être obtenu. Les principaux problèmes sont le financement, notamment d'équipements et de systèmes pour le matériel roulant, ainsi que le fait que certaines interfaces avec des systèmes existant ne sont pas disponibles ou sont trop chers. L'introduction du ETCS ne pourra être propagée que lorsque ces problèmes seront résolus à l'aide des autorités nationales et de la CE.

Les accidents suivants ont présentés et discutés :

- Incendie dans un wagon-lit du train de nuit Paris-Munich près de Nancy, France, le 6 décembre 2002.
- Collision frontale entre un train régional des NS formé de deux voitures et un train de conteneurs régional tracté par une locomotive Diesel dans la gare de Roermond, Pays-Bas, le 20 mars 2003.
- Collision frontale entre un train français et un train italien dans le tunnel de la Biogna en France, le 27 janvier 2003.
- Collision entre un train intercités qui n'a pas respecté un signal d'arrêt et un autre train, tous deux circulant à vitesse réduite, la collision ayant entraîné le déraillement de six voitures.

Une des conclusions pouvant être tirée du premier accident est celle que certaines installations de sûreté, comme p. ex. des serrures, peuvent gêner d'autres mesures de sécurité, telles que p. ex. les issues de secours. En ce qui concerne l'accident de la Biogna, il peut être constaté que l'enclenchement (signal rouge) a été éteint manuellement sans vérification, étant donné que l'aiguilleur avait, par erreur, cru que l'enclenchement avait été actionné non pas par les trains, mais par un compteur d'essieux en panne (et tombant souvent en

panne). Il est possible que l'accident aurait pu être évité si non pas une, mais deux personnes devaient successivement déverrouiller le système de signaux, mais il n'existe pas de garantie absolue. Le problème principal présenté dans ce cas semble résider dans le fait que la défaillance d'installations de sécurité, que ce soit dans le domaine de l'infrastructure ou du matériel roulant, n'a pas été signalée ou, si elle a été signalée, n'a pas été réparée correctement et rapidement, ce qui a eu pour conséquence que la confiance dans les installations de sécurité a été diminuée, même si celles-ci fonctionnaient correctement.

D'une manière générale, la réunion a confirmé l'impression que l'ILGGRI est un groupe très actif. 18 nouvelles activités découlant de cette réunion ont été introduites dans la liste des activités. La prochaine réunion de l'ILGGRI se tiendra à Vienne du 18 au 19 septembre 2003.

L'OTIF modifie la présentation de son site Internet. A l'avenir, les rapports sur l'ILGGRI paraîtront sur le site ; ils ne seront plus publiés dans le Bulletin de l'OTIF. (Traduction)

Association française des Wagons de particuliers (AFWP)

Exposé / Débat

Paris, 5 juin 2003

L'Assemblée générale de l'AFWP a, comme de coutume, été suivie d'un exposé/débat qui portait sur le thème « L'Ouverture du marché européen aux transports de marchandises par chemin de fer : où en sommes-nous ? ».

M. Menoret, Directeur suppléant de la Sous-Direction des transports ferroviaires au Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, a présenté en détail le décret du 7 mars 2003, au moyen duquel le premier paquet ferroviaire de la Communauté européenne doit pleinement être transposé en droit français. Le Réseau ferré de France (RFF) et la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ont pour tâche d'assurer, en France, à toutes les entreprises de transport ferroviaires qualifiées de la Communauté européenne un accès sans discrimination à l'infrastructure ferroviaire nationale et aux services qui y sont nécessairement liés. Le certificat de sécurité nécessaire est établi par le Ministre des Transports pour les services envisagés et les lignes empruntées.

RFF élabore le document de référence du réseau qui doit comporter toutes les informations requises sur l'infrastructure ferroviaire nécessaires à l'exercice des droits d'accès.

M. Vinois, Chef de l'Unité Transport ferroviaire à la Direction générale TREN de la Commission européenne a fourni un aperçu de l'état d'avancement de la transposition des directives ferroviaires dans les différents Etats membres de la Communauté et a attiré l'attention sur le fait que cette transposition a été, jusqu'à présent, effectuée à un degré variant fortement d'un Etat à l'autre. A ce sujet, il convient de différencier entre la transposition formelle et la transposition pratique, matérielle. Là aussi, d'importantes différences peuvent être constatées d'un Etat à l'autre. La pratique devra montrer, également en France, l'efficacité du décret du 7 mars 2003.

M. Raith, Directeur de l'entreprise de transport ferroviaire Rail 4 CHEM, fondée il y a quelques années et qui a déjà conquis une part de marché respectable dans les transports de marchandises par chemin de fer en Allemagne, a informé des expériences d'une entreprise privée dans le domaine des transports ferroviaires européens.

M. Richard, Directeur du Réseau ferré de France (RFF), a abordé par la suite une série de problèmes concrets qui se posent en relation avec l'accès à l'infrastructure et l'attribution de sillons horaires.
(Traduction)

Académie d'été internationale 2003

Sopron, 19-22 juin 2003

L'Académie d'été, organisée depuis plus d'une décennie par l'institut de formation et de recherche pour la gestion des transports, la logistique des transports et les relations économiques internationales Logotrans, s'est tenue cette année, comme de coutume, à Sopron. Elle a porté sur le thème « Lignes directrices pour l'économie et les transports dans le monde de demain ». La réunion a débuté par la conférence du suppléant du Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Economie et des Transports de la République de Hongrie sur le rôle des transports en Hongrie dans une Union européenne élargie.

L'Académie a fourni au Secrétariat de l'OTIF l'occasion de présenter, sous le titre « Perspectives des transports ferroviaires du futur », à un public intéressé les

nouvelles bases juridiques en matière de transport des voyageurs et des marchandises créées par le Protocole de Vilnius 1999.

D'autres thèmes importants traités dans le cadre de l'Académie d'été 2003 concernaient entre autres les corridors de trafic européens, des questions d'assurance en relation avec la responsabilité des entreprises de transport ferroviaire et les problèmes de financement du trafic ferroviaire.
(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° 2981/2003, p. 223/224 – Action directe à l'international. Piégé par le droit français ! (CMR); p. 228/229 – Voyageurs. Transporteurs, veillez sur vous ! (M. Tilche)

Idem, n° 2983/2003, p. 266/267 – Dommages aux tiers. Quel recours, quel délai ? (M. Tilche)

Idem, n° 2993/2003, p. 429/430 – Surcharge. Faute lourde de l'expéditeur ; p. 431/432 – Limites de responsabilité. Pourquoi pas le chargeur ? (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 1/2003, La nouvelle COTIF – Travaux de transposition du CIT dans le domaine marchandises / Das neue COTIF – Umsetzungsarbeiten des CIT im Bereich des Güterverkehrs / An account of the work done by the CIT to transpose the new COTIF for freight traffic (Ch. Heidersdorf)

Der Gefahrgutbeauftragte, Hamburg, Nr. 5/2003, S. 5/6 – Mal was Besonderes. Sondervereinbarungen (J. Conrad)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 42/2003, S. 8 – ADR 2003 – hier tanken Sie auf. Tanks vor dem Hintergrund der reformierten Gefahrgutvorschriften (A. Ulrich)

Idem, Nr. 44/2003, S. 6 – BGH: Haftungsbeschränkung nach ADSp nur bei schriftlicher Vereinbarung. Qualifizierte Information des Auftraggebers notwendig (R. Herber)

Shipping & Transport Lawyer International, London, N° 5/2003, p. 10-12 – New Athens Convention Protocol adopted at IMO; p. 13-15 – Carriage of Goods by Rail – the new CIM Rules (D. Glass)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2003, S. 133-154 – Quo vadis Gefahrgutrecht? Einblick und Ausblick (G. Hole/H. Busch)

Idem, Nr. 5/2003, S. 177-185 – Die Haftung des Luftfrachtführers für schadensverursachende Passagiere Der „disruptive passenger“ als Problem des Luftprivatrechts (M. Kilian); S. 185-188 – Der Haftungsanspruch wegen Verlustes von Reisegepäck und die Durchbrechung von Haftungslimits im Luftverkehr. Vergleich zur Rechtslage bei Verlust von Frachtgütern (T. Mühlbauer)