



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

4/2003

111^e Année • Octobre - Décembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF

Ukraine, p. 67

Ratification du Protocole 1999

Lituanie et République tchèque, p. 68

Liste des lignes CIM, p. 68

Mise au concours du poste de Directeur général de l'Office central, p. 68

Organes de l'OTIF

Comité administratif

100^{ème} session – Berne, 6/7.11.2003 – p. 69

Commission d'experts du RID

v. sous "Marchandises dangereuses"

Office central

Grand honneur pour un collaborateur de l'Office central, p. 70

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 1-10.9.2003, p. 70

Bonn, 13-17.10.2003, p. 70

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

Spoletto, 5/6.11.2003, p. 73

Commission d'experts du RID

40^{ème} session – Sinaia (Roumanie), 17-21.11.2003 – p. 73

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer – Genève, 21-23.10.2003 – p. 76

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés

au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) – Genève, 7-9.7.2003 et 3/4.11.2003 – p. 77

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

12^{ème} session du Groupe de travail III (Droit de transport) – Vienne, 6-17.10.2003 – p. 78

Union arabe des chemins de fer (UACF)

XI^{ème} Symposium scientifique de l'UACF – Beyrouth, 5-8.10.2003 – p. 78

Jurisprudence

Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg – Arrêt du 16.5.2002 – Transport multimodal – droit applicable (droit national) – p. 79

Informations diverses

Conférence sur le droit de transport international ferroviaire – Kiev, 21/22.10.2003 – p. 84

IDIT-UIC-CIT – Paris, 4.12.2003 – p. 87

Bibliographie

Baumbach/Hopt (rédacteurs), *Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)* (Code de commerce : S.A.R.L. et Cie, clauses de commerce, droit bancaire et droit boursier, droit de transport (sans droit maritime), p. 88

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraison complémentaire 1/03*, p. 89

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinhard Th., Demuth Klaus, *Praxishandbuch Transportrecht (Manuel pratique du droit de transport), 3^{ème} livraison complémentaire*, p. 89

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 90

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

Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

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

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

Communications de l'Office central

Adhésion à la COTIF

Ukraine

Le Gouvernement de l'Ukraine a déposé, le 29 mai 1997, auprès du Gouvernement suisse, en tant que Gouvernement dépositaire, une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (v. Bulletin 3/1997, p. 88/89). Au cours du délai de six mois prévu dans la Convention, aucune opposition n'a été formulée par les Etats membres. Par conséquent, la demande d'adhésion a été admise de plein droit le 19 décembre 1997.

Le 11 septembre 2003, l'Ukraine a déposé son instrument d'adhésion à la COTIF du 9 mai 1980 auprès de l'OTIF, qui assume, depuis le 3 juin 1999, la fonction de Dépositaire provisoire. Lors du dépôt de l'instrument d'adhésion, l'Ukraine s'est réservée le droit de ne pas appliquer les dispositions de l'article 12, § 1 et 2 de la COTIF 1980. Elle s'est, par ailleurs, réservée le droit, conformément à l'article 3, § 1 de l'Appendice A à la COTIF 1980, de ne pas appliquer l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque l'accident s'est produit sur le territoire de l'Ukraine et le

voyageur est ressortissant de l'Ukraine ou y a sa résidence habituelle.

Par courrier du 17 octobre 2003, l'Ukraine a communiqué à l'Office central, conformément à l'article 10 de la COTIF 1980, la liste des lignes qui seront soumises aux Règles uniformes CIM. Il s'agit – dans un premier temps – de parcours à écartement normal européen (1435 mm), c'est-à-dire des parcours frontaliers entre l'Ukraine et la Pologne, la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie, soit au total 216 km. L'adhésion de l'Ukraine à la COTIF 1980 prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2004 (article 23, § 2, al. 4 de la COTIF 1980).

Jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole 1999, l'Ukraine peut adhérer à ce dernier en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire (art. 3, § 3 du Protocole 1999). Au cas où une adhésion n'interviendrait pas d'ici l'entrée en vigueur du Protocole 1999, l'article 20, § 3, al. 1 de la COTIF 1980 s'appliquerait en trafic avec l'Ukraine, ce qui signifie que l'application des Règles uniformes CIM serait suspendue, dans la mesure où l'Ukraine ne formule pas une déclaration conformément à l'article 20, § 3, al. 2 de la COTIF 1980.

Ratification du Protocole 1999

Lituanie et République tchèque

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), la Lituanie et la République tchèque ont déposé respectivement le 10 novembre 2003 et le 22 décembre 2003 l'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). La République tchèque est le 15^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 69 du 20 novembre 2003

Chapitre « Ukraine ».

L'Ukraine ayant déposé son instrument d'adhésion à la COTIF le 11 septembre 2003, un nouveau chapitre a été inséré dans la liste des lignes, avec une nouvelle liste des chapitres. Les lignes suivantes (216 km) exploitées par l'administration étatique du transport ferroviaire de l'Ukraine sont soumises aux Règles uniformes CIM : Halmeu/Djakovo-Batjevo-Tschop/Čierna nad Tisou (Tschop/Záhony), Batjevo-Mukatschevo, Medyka/Mostiska II – Mostiska I, Dorochusk/Jagodin-Kovel. Aux termes de l'article 23, § 2, dernier alinéa de la COTIF, cette adhésion prend effet le 1^{er} janvier 2004.

Lettre circulaire de l'Office central no 70 du 20 novembre 2003

Chapitre « Allemagne »

Correction d'une adresse

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.

A la p. 1, sous I. 1. a), il faut lire

Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
D-55116 Mainz

Mise au concours du poste de Directeur général de l'Office central

La période du Directeur général actuel, M. Hans Rudolf Isliker, s'achève le 31 décembre 2004. Ce dernier avait été élu pour le reste de la période quinquennale de son prédécesseur, M. Michel Burgmann, qui avait quitté son poste, à sa demande, peu après avoir été réélu. M. Isliker ne postulera pas pour une deuxième période.

Conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1980 en vigueur, les Gouvernements ont été informés, par lettre circulaire du 14 novembre 2003, que le poste de Directeur général de l'Office central est à repourvoir.

Conformément à la COTIF dans la version du Protocole de Vilnius (COTIF 1999), une modification essentielle est prévue en ce qui concerne la direction du Secrétariat de l'OTIF. Le terme d'Office central est supprimé. Le Secrétariat de l'OTIF sera nouvellement subordonné au Secrétaire général en tant qu'organe. Le Secrétaire général n'est plus élu par le Comité administratif, mais par l'Assemblée générale. La période est de trois ans ; le tenant du poste peut être réélu au maximum pour deux périodes.

Etant donné que le Protocole de Vilnius, respectivement la COTIF 1999 n'entrera pas en vigueur suffisamment tôt pour élire le Secrétaire général directement selon les nouvelles règles à l'occasion d'une première Assemblée générale, l'élection du successeur du Directeur général en fonction se fera encore selon les règles de la COTIF 1980. Cette élection doit intervenir suffisamment tôt en 2004, afin que le nouveau Directeur général puisse prendre ses fonctions au 1^{er} janvier 2005. L'élection incombe, par conséquent, une nouvelle fois au Comité administratif.

Par courrier du 17 décembre 1998, le Gouvernement suisse a renoncé à faire usage de son droit de présenter les candidatures pour le poste de Directeur général de l'Office central, en vertu de la disposition précitée. L'Office central assume déjà maintenant la fonction de dépositaire. Les Etats membres ont donc été invités à adresser les candidatures éventuelles directement à

l'Office central à l'attention du Président du Comité administratif, Monsieur Michel Aymeric.

La première Assemblée générale selon la COTIF 1999 pourra probablement se tenir en 2005. Compte tenu des circonstances, il n'y aura pas de confirmation du Directeur général qui sera alors en fonction en tant que Secrétaire général ou même une mise au concours antérieure pour son poste. Conformément à l'article 6, § 4 du Protocole de Vilnius, le Directeur général en fonction deviendra automatiquement, avec l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, Secrétaire général pour le reste de la période pour laquelle il a été élu.

Le délai de présentation des candidatures est de six mois. Il a débuté à la date d'envoi de la lettre circulaire du 14 novembre 2003 et prendra fin le

14 mai 2004.

Les candidatures qui ne sont pas soumises en bonne et due forme par un Etat membre de l'OTIF ne seront pas prises en considération.

Le Comité administratif a envisagé de procéder à l'élection à l'occasion d'une session extraordinaire au début du mois de juillet 2004. Le nouveau Directeur général prendra ses fonctions le 1^{er} janvier 2005. Selon le droit en vigueur, l'élection se fera pour une période de cinq ans ; celle-ci prendra fin le 31 décembre 2009. Une réélection selon la COTIF 1999 est possible.

Les candidats doivent répondre au profil suivant :

- Etre ressortissant de l'un des Etats membres de l'OTIF, la nationalité de l'Etat présentant la candidature n'étant pas forcément requise.
- Personnalité qui dispose d'une longue expérience professionnelle dans divers domaines d'activités et qui a fait ses preuves à un poste de haute responsabilité.
- Maîtrise d'au moins une des trois langues de travail de l'OTIF (français, allemand ou anglais) et très bonnes connaissances des deux autres langues. Pour les candidats dont la langue maternelle n'est ni l'allemand, ni l'anglais, ni le français, la maîtrise d'une des langues de travail de l'OTIF, de très bonnes connaissances de l'anglais et des connaissances de base de la troisième langue de travail respective sont suffisantes.

- Etre diplômé de l'Enseignement universitaire dans l'un des domaines qui font l'objet des activités de l'OTIF, de préférence en droit et sciences politiques; dans ce contexte, l'extension recherchée du domaine d'activités et les défis futurs de l'OTIF, tels qu'ils ressortent de la COTIF 1999, doivent être pris en considération.
- Aptitude à gérer une administration (entre autres, emploi de moyens d'information modernes) telle que le Secrétariat de l'OTIF et à diriger du personnel.
- Connaissance du fonctionnement des organisations internationales et expérience internationale.
- Personnalité apte à représenter efficacement l'OTIF dans les Etats membres, au niveau international et en public.

A cette occasion, il est souligné que l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 est d'une importance décisive pour l'avenir de l'OTIF, entre autres afin d'offrir aux candidats au poste de Directeur général, respectivement de Secrétaire général, capables et motivés, une perspective intéressante.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

100^{ème} session

Berne, 6/7 novembre 2003

Pour sa 100^{ème} session, le Comité administratif s'est réuni, les 6 et 7 novembre 2003, à Berne sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France).

Le Comité a pris note des travaux entrepris conjointement par l'OTIF et UNIDROIT au sujet du projet de Protocole portant sur des questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Il soutient les efforts du Secrétariat en relation avec le Protocole ferroviaire (v. Bulletin 2/2003, p. 24 et p. 35 ss.).

Le Comité administratif a, d'autre part, discuté de la mise au concours du poste de Directeur général de l'Office central pour la prochaine période quinquennale, le mandat de l'actuel Directeur général expirant le

31 décembre 2004 (v. p. 68). Un nouveau Directeur général sera nommé au cours d'une session extraordinaire du Comité, qui se tiendra le 1^{er} juillet et, le cas échéant, le 2 juillet 2004.

En matière de personnel, le Comité administratif a pris note de la décision du Directeur général de reporter le projet de nouvelle politique du personnel jusqu'à nouvel ordre (v. Bulletin 4/2002, p. 73). Ce sujet sera à nouveau abordé lorsque la COTIF 1999 sera entrée en vigueur. Le Comité a, par ailleurs, renvoyé sa décision sur les mesures en matière de personnel proposées pour l'année 2004 à la prochaine session.

Dans le domaine financier, le Comité administratif a notamment pris note de la situation financière ainsi que de la situation actuelle des placements. Il a approuvé le projet de budget 2004 tel que proposé par l'Office central. Le taux kilométrique provisoire a été fixé à Frs. 6.50.

Le Comité administratif a, enfin, approuvé le programme de travail 2004.

La 101^{ème} session du Comité administratif se tiendra, les 3 et 4 juin 2004, en Grèce et la 102^{ème} session aura lieu, les 4 et 5 novembre 2004, à Berne.

Commission d'experts du RID

40^{ème} session

Sinaia, 17-21 novembre 2003

v. sous « Marchandises dangereuses »

Office central

Grand honneur
pour un collaborateur de l'Office central

Le 14 novembre 2003, le Prix allemand „Marchandises dangereuses“ 2003 a été remis à M. Jochen Conrad dans le cadre d'une grande fête. Cette distinction très renommée dans le domaine des marchandises dangereuses est décernée chaque année, depuis 1991, par la maison d'édition Storck, Hambourg, à une personnalité ayant acquis des mérites particuliers en vue d'augmenter la sécurité dans le cadre du transport de marchandises dangereuses. M. Conrad est donc le 13^{ème} lauréat de ce Prix.

L'Office central a pris connaissance de cette distinction avec joie et fierté. M. Conrad, auparavant fonctionnaire auprès de la Deutsche Bundesbahn (Chemins de fer fédéraux allemands) a joint l'Office central en 1991. Il est, ensemble avec son collègue, Jean-Daniel Déneraud, responsable du service RID et est principalement en charge des versions allemande et anglaise de cette réglementation importante qui se développe avec dynamisme.

Le choix du lauréat de cette année a été marqué par la réforme de la structure des réglementations en matière de transport de marchandises dangereuses par route et par rail, à savoir l'ADR et le RID, qui, tel qu'il ressort des hommages, a été d'une grande importance, voire révolutionnaire, pour tous les membres de la famille des marchandises dangereuses. M. Conrad a fourni un travail exceptionnel compte tenu, entre autres, des délais extrêmement courts. Grâce à une préparation parfaite des documents et des réunions, il a guidé les propositions avec élégance et accéléré les prises de décisions. Une fois les travaux du Groupe de travail « Restructuration du RID » achevés, M. Conrad a participé de manière décisive aux réunions du Groupe de rédaction chargé d'harmoniser les versions allemandes, anglaises et françaises des textes. Il a non seulement établi le texte final du RID 2001, mais aussi, pour les Etats germanophones, une version allemande prête à l'impression de l'ADR restructuré.

Pour l'Office central, il peut être constaté que l'importance du RID en tant que partie de la COTIF, est reconnue en public et que la restructuration du RID, qui a nécessité un engagement intensif de la part de nombreuses personnes, est ressentie comme un succès. (Traduction)

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 1-10 septembre 2003

Bonn, 13-17 octobre 2003

27 Gouvernements et 15 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé à cette réunion sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Cette réunion exceptionnelle de 3 semaines (v. Bulletin 1/2003, p. 5) était principalement consacrée à l'harmonisation avec la 13^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU, les autres thèmes étant :

- Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN
- Sûreté du transport des marchandises dangereuses
- Conseiller à la sécurité
- Normes
- Citernes
- Tavaux futurs.

Harmonisation avec la 13^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU

La Réunion commune a adopté cette harmonisation à la lumière des recommandations du groupe de travail ad hoc qui s'était réuni du 26 au 28 mai 2003 à Genève. Certaines décisions n'ont cependant pas fait l'unanimité, notamment les nouvelles rubriques pour les matières toxiques à l'inhalation et la suppression de la limite inférieure de 450 litres pour les conteneurs-citernes RID/ADR destinés au transport de matières autre que les gaz. La Réunion commune a par contre décidé de repousser de deux ans l'incorporation des nouvelles prescriptions pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique et ainsi de prolonger l'accord multilatéral y relatif. Elle a aussi décidé de maintenir la possibilité de transporter en citernes certaines matières infectieuses, comme des déchets ou du sang provenant d'abattoirs ou du sang destiné à l'élaboration de produits pharmaceutiques, qui, selon les nouvelles prescriptions, ne le pourront plus. En ce qui concerne les nouvelles dispositions pour les conteneurs pour vrac, l'on est parvenu à un compromis, à savoir de garder le système actuel du RID/ADR tout en laissant la possibilité d'utiliser le nouveau système du Règlement type de l'ONU. Finalement, sur proposition du groupe de travail « citernes », elle a accepté d'autoriser le transport en citernes RID/ADR des émulsions à base de nitrate d'ammonium à des conditions spécifiques.

Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN

A ce titre, diverses propositions ont été adoptées, notamment sur les transports de déchets de peintures, de piles et batteries au lithium usagées, de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et exemptées des conditions de transport, sur les dimensions des panneaux orange et sur les renseignements relatifs aux moyens de confinement vides. La disposition spéciale 640, très controversée, a été amendée afin de la rendre plus compréhensible pour améliorer la sécurité du transport et de limiter son application aux seuls transports en citernes. En ce qui concerne les matières radioactives, l'alignement sur le Règlement de l'AIEA a été accepté. Finalement, de nouvelles dispositions sur la compatibilité chimique entre les matières à transporter et les matériaux des emballages et des GRV ont été

introduites dans le RID/ADR, avec une nouvelle liste des matières auxquelles sont affectés des liquides standard pour effectuer cette épreuve de compatibilité. Faute de temps, le rapport du groupe de travail sur la documentation de transport n'a pas pu être examiné. Il a été directement transmis à la Commission d'experts du RID et au groupe de travail du WP.15 pour l'ADR, aux fins de décision coordonnée si cela touche les deux réglementations.

Sûreté du transport de marchandises dangereuses

(v. Bulletins 2/2002, p. 26/27, 4/2002, p. 75, 1/2003, p. 4 et 2/2003, p. 22)

La Réunion commune a consacré 3 jours complets à l'examen final de ce texte de 4 pages, au grand désarroi de ses auteurs qui pensaient que ce ne serait qu'une formalité ! Les nombreuses propositions d'amendement soumises ont démontré que ce texte n'était pas suffisamment clair, précis et compréhensible, ce qui rendait son application difficile. Il s'est avéré nécessaire notamment de régler le conflit juridique entre les dispositions de sûreté et de sécurité.

Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à la mise en place obligatoire d'un programme en vue de l'identification des expéditeurs, des transporteurs ou d'autres intervenants participant au transport des marchandises dangereuses à haut risque, cette mesure ne leur paraissant pas compatible avec leur législation nationale. Certaines auraient souhaité que l'on fasse une étude sur les pratiques ou possibilités juridiques à ce sujet dans les divers pays parties contractantes au RID ou à l'ADR.

Cette disposition du Règlement type de l'ONU a été mise aux voix mais n'a pas été adoptée. S'agissant d'un problème de sûreté et non de sécurité, chaque pays garde la prérogative de faire appliquer individuellement cette disposition dans sa législation nationale s'il le souhaite.

Au titre des exemptions, l'on a décidé d'élargir leur champ d'application aux matières relevant des dispositions qui exemptent les entreprises d'avoir un conseiller à la sécurité.

Au titre des plans de sûreté, en relation avec l'évaluation des risques, l'on a considéré qu'il est absolument indispensable de disposer de directives sur le plan européen, afin qu'il y ait uniformisation dans ce domaine.

Conseiller à la sécurité

(v. Bulletins 3/2002, p. 54 et 1/2003, p. 4)

Les deux propositions émanant du groupe de travail informel qui s'est réuni à Genève du 9 au 11 juillet 2003 ont été adoptées à une large majorité, à savoir d'assujettir le renouvellement du certificat uniquement au passage d'un examen et sur l'objectif de l'examen (1.8.3.16).

Il a été relevé que cette décision pourrait poser des problèmes d'interprétation pour les trafics nationaux et intracommunautaires dans les pays de l'Union européenne dans la mesure où la directive 96/35/CE prévoit la possibilité de renouvellement sur la base soit d'un examen, soit d'une formation.

Le représentant de la Belgique a demandé s'il serait possible de modifier la directive européenne pour tenir compte de la décision de la Réunion commune.

Le représentant de la Commission européenne a indiqué qu'en cas d'absolue nécessité il serait possible de modifier ou d'annuler la directive, mais qu'à son avis il n'y avait pas incompatibilité entre la directive et cette décision dans la mesure où il revenait aux Etats membres de décider quelle option appliquer. Les Etats membres devant appliquer également les directives cadre RID et ADR qui refléteraient cette décision de la Réunion commune, ils n'auraient plus le choix entre deux options.

Le représentant de l'Allemagne a estimé que conformément au 1.8.3.17, il était possible d'appliquer les conditions de la directive 96/35/CE au lieu de celles des directives cadre RID et ADR, et qu'en conséquence les Etats membres de l'Union européenne gardaient la prérogative de choisir entre l'option « examen » et l'option « formation ».

Le représentant de la Commission européenne a dit qu'il solliciterait l'avis du service juridique de la Commission sur ces questions d'interprétation.

Il a alors été suggéré de supprimer le paragraphe 1.8.3.17, puisque les conditions de la directive européenne ne correspondent plus à celles du RID et de l'ADR.

Le représentant de l'Allemagne a estimé que cette suppression pourrait avoir des conséquences graves en pratique pour les conseillers à la sécurité dont le certificat a déjà été délivré sur la base de la directive.

Le Président a indiqué que ce problème pourrait être

facilement résolu par le biais d'une mesure transitoire telle que celle proposée par la France dans un document informel.

Les représentants de la Belgique et de la République tchèque ont émis des réserves sur la proposition de suppression de ce paragraphe. S'il s'avérait plus tard que, juridiquement parlant, la coexistence de dispositions différentes dans la directive 96/35/CE et les directives cadres RID et ADR permettait aux Etats membres de choisir entre les deux options, cette possibilité devrait être également offerte aux Etats non membres de l'Union européenne et parties contractantes à l'ADR ou Etats membres de la COTIF. Le paragraphe 1.8.3.17 leur permettrait ce choix.

Le représentant de la Suède a relevé que le paragraphe 1.8.3.17 fait référence aux conditions « pertinentes » de la directive européenne, et que compte tenu de la décision prise, l'option du renouvellement du certificat sur la base d'une formation seulement n'est plus pertinente.

Après de longues discussions, il a été estimé que le problème ne pourrait pas être réglé de manière complètement satisfaisante au niveau de la Réunion commune. S'agissant de l'interprétation de deux directives européennes faisant double emploi et comportant des divergences, il conviendrait de le régler au niveau de l'Union européenne compte tenu de l'avis de la Réunion commune que le renouvellement des certificats de conseiller à la sécurité devrait se faire à l'avenir uniquement sur la base d'examen. Pour éviter à l'avenir ce genre de problème, il faudrait soit modifier systématiquement la directive 96/35/CE et les directives y afférentes à chaque fois que les dispositions correspondantes du RID et de l'ADR sont modifiées, soit supprimer le transport par route et par rail du champ d'application de cette directive.

La Réunion commune a estimé qu'il n'y a pas besoin de prévoir de mesures transitoires spéciales pour ces nouvelles dispositions car elles ne sont pas applicables rétroactivement. En conséquence tous les certificats délivrés ou renouvelés avant le 1^{er} juillet 2005 sur la base des dispositions actuelles resteront valides cinq ans.

La proposition de la France dans un document informel d'autoriser l'autorité compétente à prolonger de six mois la validité des certificats délivrés avant le 31 décembre 2000 afin de permettre à chaque pays de s'adapter aux procédures de renouvellement pour les nombreux premiers certificats délivrés il y a trois ans n'a pas été adoptée.

La Réunion commune a accepté l'offre de la France d'organiser un forum d'échange pour discuter de l'harmonisation des niveaux de difficulté des examens.

Normes

La Réunion a accepté les propositions du groupe de travail sur les normes qui s'est réuni en parallèle du 13 au 15 octobre et visant à introduire des références à de nouvelles normes, sous réserve de la disponibilité de ces normes avant les dates limites pour la notification des amendements au RID.

Citernes

Les recommandations émanant du groupe de travail sur les citernes qui s'est réuni parallèlement du 13 au 15 octobre et qui a examiné tous les documents s'y rapportant, ont été dans leur principe adoptées par la Réunion commune (v. dans ce contexte le rapport de la réunion et du groupe de travail publiés sur le site web de la Division des transports de la CEE/ONU – TRANS/WP.15/AC.1/94 et Add.8).

Travaux futurs

Compte tenu du transfert de la session de mars 2004 à octobre 2003, la Réunion commune ne disposera que d'une semaine de session en 2004 (13-17.9.2004).

Le programme de travail pour 2004-2005 comprendra les éléments suivants :

- Questions en suspens;
- Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU;
- Harmonisation des dispositions en matière de documentation;
- Nouvelles propositions d'amendement au RID/ADR/ADN;
- Normes;
- Citernes;
- Approche rationalisée pour le transport de matières solides en vrac.

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

Spoleto, 5/ 6 novembre 2003

Lors de cette réunion le groupe a été informé sur les réunions internationales suivantes de l'année 2003 :

- Réunions communes RID/ADR/ADN (mars, septembre et octobre)
- groupes de travail sur la documentation (juin et septembre)
- groupe de travail sur le chapitre 1.9 (juin)
- groupe de travail sur le conseiller à la sécurité (juillet)
- session du Sous-comité d'experts de l'ONU (juillet)
- groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (septembre).

Il s'est ensuite notamment et principalement penché sur les propositions soumises à la 40^{ème} session de la Commission d'experts du RID. Ses prises de position ont été dûment communiquées à cette session (voir le rapport y relatif ci-après). Au titre du renouvellement du certificat du conseiller à la sécurité, il s'est étonné qu'il s'agit-là à sa connaissance de la seule profession qui nécessite un renouvellement du certificat, car même pas les médecins y sont astreints... En ce qui concerne les restrictions de transport par les autorités compétentes (chapitre 1.9), il a estimé qu'il y aurait lieu de contraindre les Etats à ne pas prescrire des restrictions sans analyses de risques. Pour ce qui est de la sûreté du transport des marchandises dangereuses, il a considéré qu'il faudrait limiter l'application des plans de sûreté aux 80 gares de triage qui font l'objet de la Fiche UIC 201 sur les plans d'urgence (chapitre 1.10).

Commission d'experts du RID

40^{ème} session

Sinaia (Roumanie), 17-21 novembre 2003

17 Etats membres et 4 organisations internationales non gouvernementales ont participé à ces travaux sous la Présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la Vice-présidence de M. W. Visser (Railion).

Il s'agissait en premier lieu d'approuver les décisions prises par les Réunions communes RID/ADR/ADN des années 2002 et 2003, qui en majeure partie se référaient à l'harmonisation avec la 13^{ème} édition révisée des Recommandations de l'ONU. Les amendements ont dans leur ensemble été adoptés. Parmi les nouvelles dispositions qui figureront dans le RID, citons en particulier la sûreté du transport des marchandises dangereuses et celles sur les conteneurs pour vrac (voir p. 70 et Bulletins antérieurs). Ces dispositions seront reproduites dans les textes de notification et figureront sur le site web de l'OTIF.

Technique des citernes et des véhicules

L'examen des rapports des deux réunions du groupe de travail y relatif de la Commission d'experts qui ont eu lieu cette année a également constitué un point capital.

Dispositifs d'absorption d'énergie

L'équipement par étapes dès 2005, resp. 2007 des nouvelles constructions de wagons-citernes pour le transport de marchandises particulièrement dangereuses avec ces dispositifs, décidé lors de la dernière session, a été remis en question par le représentant de l'UIP étant donné que les wagons équipés en question ne sont actuellement pas admis en transport international. Après qu'il fut rendu attentif sur le fait qu'une Fiche UIC pertinente sera élaborée à brève échéance, sur la base de laquelle l'admission internationale pourra avoir lieu, la décision de la dernière session a été confirmée. Une proposition de l'Allemagne allant au-delà de cette décision, à savoir de rééquiper également le parc existant de wagons pour le transport de ces marchandises particulièrement dangereuses avec de tels dispositifs, a également été adoptée, l'absorption d'énergie exigée pour chaque côté frontal du wagon ayant cependant été abaissée à 500 kJ (contrairement à 800 kJ pour les nouvelles constructions).

Détecteurs de déraillement

A la suite de graves accidents ferroviaires en Suisse, dans le cadre d'une mesure nationale, 600 wagons-citernes immatriculés auprès des chemins de fer suisses pour le transport de marchandises dangereuses ont été ou seront équipés de détecteurs de déraillement opérant mécaniquement-pneumatiquement. Lors de la dernière réunion de ce groupe de travail, trois points ont été soumis aux délibérations de la Commission d'experts (v. Bulletin 3/2003 p. 57). Dans un document adressé à la Commission d'experts le représentant de la Suisse a déclaré qu'il était difficile de vérifier différentes hypothèses. Il a cependant proposé de considérer cet équipement de wagons-citernes comme un essai de grande nature et d'informer la Commission d'experts sur tous les résultats de cet essai.

Formation du personnel

Le groupe de travail avait également recommandé, pour augmenter la sécurité en trafic ferroviaire, de prescrire dans le RID une formation plus intense du personnel impliqué dans le transport des marchandises dangereuses. Les décisions de ce groupe de travail (v. Bulletin

précité) ont été reflétées dans un document soumis par l'Allemagne et adoptées par la Commission d'experts. Ces nouvelles dispositions seront reproduites dans les textes de notification et figureront sur site web de l'OTIF.

Mesures de protection pour éviter des dommages par des enchevêtrements de tampons

Sur la base des recommandations du groupe de travail (v. Bulletin précité), l'Allemagne a soumis un document reprenant les mesures alternatives proposées et s'appliquant aux nouvelles constructions de wagons-citernes pour le transport de marchandises particulièrement dangereuses. Même après révision de la proposition en séance, la Commission d'experts ne s'est pas sentie en mesure pour le moment de prendre une décision finale. L'on s'est cependant mis d'accord en principe de reprendre de telles mesures dans la réglementation en 2007.

Groupe de travail « Documentation de transport » de la Réunion commune

(v. Bulletin 3/2003 p. 52/53)

Dans cet objectif d'harmonisation des renseignements devant figurer dans le document de transport, aux fins de faciliter le transport multimodal, la Commission d'experts a pris les décisions suivantes:

- l'indication de l'expéditeur et du destinataire, ce qui est du reste conforme à l'article 13 § 1b) et 1h) de la CIM;
- soit l'indication de la date d'établissement de la lettre de voiture, soit l'indication de la date de l'acceptation au transport, conformément à l'article 11 § 5 de la CIM, pour des raisons de délais de livraison;
- l'indication que le transport est effectué conformément à un accord particulier;
- le maintien de la case RID de la lettre de voiture car elle donne la possibilité de recenser électroniquement toutes les marchandises dangereuses contenues dans le train;
- l'indication du nombre et de la description des colis, ce qui est conforme à l'article 13 § 1 e) de la CIM;
- l'indication de la quantité totale des marchandises dangereuses;
- la suppression du par. 5.4.1.1.8 relatif à l'indication qu'une citerne mobile construite et agréée selon le Code IMDG est utilisée;
- la suppression du par. 5.4.1.1.9 relatif à l'indication qu'il s'agit d'un trafic ferroutage;

- le maintien de l'indication qu'il s'agit d'un envoi militaire, étant donné que des dispositions spécifiques sont encore applicables;
- l'indication du nom et du n° de tél. d'une personne responsable pour les envois de matières infectieuses;
- la suppression de l'indication qu'il s'agit d'un organisme génétiquement modifié.

Certaines de ces décisions ont été prises sous réserve que le WP.15 en fasse de même pour l'ADR lorsque ces dispositions sont valables pour les deux règlements.

La Commission d'experts a par contre rejeté deux propositions de l'Autriche. L'une visait la suppression de l'indication du numéro de danger dans la lettre de voiture. Le groupe d'experts RID de l'UIC s'était prononcé à une grande majorité contre cette suppression étant donné que cette indication est nécessaire pour les chemins de fer dans le cadre des contrôles qu'ils doivent effectuer au titre de leurs obligations. L'autre visait la suppression de l'indication relative à l'ouverture des soupapes pour les gaz liquéfiés réfrigérés. Dans ce contexte également le groupe d'experts de l'UIC s'était prononcé majoritairement contre, pour des raisons de sécurité.

Documentation pour les transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien

Pour l'ADR, une disposition a été reprise dans les modifications de 2003, selon laquelle, pour ces transports, l'utilisation du document de transport maritime ou aérien est autorisée pour le trajet routier. Cette disposition n'a pas pu être reprise dans le RID étant donné que la CIM prévoit certaines prescriptions de forme pour la lettre de voiture. Afin que le trafic ferroviaire puisse en partie du moins profiter de facilitations, les représentants du CIT et de l'UIC ont élaboré un document pour rendre possible l'utilisation de la langue anglaise et de joindre la documentation utilisée pour le trafic maritime ou aérien. Jusqu'à maintenant la langue à utiliser était réglée par les tarifs en vigueur à la gare expéditrice. Ces propositions ont été adoptées.

Chapitre 1.9 : Restrictions de transport par les autorités compétentes

(v. Bulletin 3/2003 p. 53/54)

Le texte élaboré par le groupe de travail de Würzburg, qui constituait un autre point important, a été approuvé par la Commission d'experts. Cependant, la nécessité de procéder à des analyses de risques n'a provisoirement

pas été retenue. Un groupe de travail se penchera sur ce thème en collaboration avec la Commission européenne. Deux propositions de la France ont également été adoptées. La première visait à renvoyer à la Directive cadre RID 96/49/CE pour les restrictions concernant le Tunnel sous la Manche et les autres tunnels ayant des caractéristiques similaires, l'autre à reprendre l'article 1 § 2 de cette directive qui donne la possibilité aux Etats membres d'édicter des prescriptions de sécurité particulières pour les domaines non couverts par le RID. Il s'agit en particulier de

- la circulation des trains,
- des règles d'exploitation relatives aux opérations annexes au transport telles que le triage ou le stationnement,
- la gestion des informations relatives aux marchandises dangereuses transportées.

Autres modifications

Reconnaissance réciproque des experts

Cette reconnaissance réciproque avait été adoptée lors de la dernière session, mais elle se limitait à l'épreuve initiale et aux épreuves périodiques des wagons-citernes. Des exigences applicables à ces experts et organismes de contrôle ont été définies dans l'édition 2005 du RID. L'on n'avait alors pas pu se mettre d'accord pour étendre cette reconnaissance réciproque aux contrôles exceptionnels. Ce sera dorénavant le cas, car cela s'avère souhaitable pour les wagons endommagés de façon à ce qu'ils puissent être réparés à l'atelier le plus proche. Jusqu'à l'entrée en vigueur de cette disposition, un accord particulier est applicable pour les Etats membres qui l'ont signé.

Conditions particulières pour le transport de marchandises dangereuses sur certains parcours maritimes courts

Dans un document le représentant du CIT a suggéré de reprendre dans la partie non officielle du RID les Annexes 1 à 3 et 5 de la LIF (Listes de points frontières et des restrictions en vigueur en trafic ferroviaire international des marchandises), dans lesquelles sont fixées des conditions particulières pour ces parcours maritimes courts et pour le Tunnel sous la Manche, de façon que l'utilisateur trouve dans un seul document toutes les prescriptions et restrictions à observer. Etant donné que ces dispositions ont plutôt un caractère de conditions générales pour lesquelles le RID ne constitue pas le cadre approprié et qu'elles ne devraient pas être traitées autrement que les accords particuliers, la Commission d'experts a décidé d'introduire une référence

pertinente dans une note de bas de page renvoyant au site Internet de l'OTIF où elles figureront.

Sécurité dans les tunnels ferroviaires

La Commission d'experts a été informée sur les développements dans le cadre du groupe de travail multidisciplinaire y relatif (v. Bulletin 4/2002 p. 77). Diverses recommandations de ce groupe de travail et concernant également le transport de marchandises dangereuses devront être évaluées avant la prochaine session dans le cadre d'un groupe de travail. Les mesures techniques devront préalablement être examinées par le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Le représentant de l'UIC a informé que l'UIC a élaboré une Fiche UIC pour la sécurité dans les tunnels ferroviaires qui prévoit également diverses mesures pour le transport de marchandises dangereuses.

Mise en vigueur

La Commission d'experts a finalement approuvé la mise en vigueur de toutes ces modifications au 1^{er} janvier 2005 avec une mesure transitoire générale de six mois.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer

57^{ème} session

Genève, 21-23 octobre 2003

Un représentant du Secrétariat de l'OTIF a participé à la 57^{ème} session du Groupe de travail des transports par chemin de fer qui s'est tenue à Genève, du 21 au 23 octobre 2003. Sur les 55 Etats membres de la CEE/ONU, des délégués de 16 Etats membres étaient présents ainsi que notamment des représentants de la CNUCED, de la CEMT, de l'OSJD, de l'UIC et du projet TER. Le Groupe de travail a, entre autres, traité les questions suivantes qui figurent régulièrement sur son ordre du jour : organisation de trains de démonstration sur les liaisons de transport euro-asiatiques, étude de la situation des chemins de fer dans les pays membres,

détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation, productivité des transports ferroviaires, facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international, rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné, harmonisation des conditions des différents régimes juridiques des transports ferroviaires, accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER). Un représentant de l'entreprise commune Galileo (Galileo Joint Undertaking) a, par ailleurs, sur invitation du Secrétariat de la CEE/ONU présenté le projet Galileo et donné des informations sur l'utilisation potentielle du système de radionavigation par satellite Galileo dans le secteur ferroviaire.

Prenant en compte l'accord auquel les Ministres de la CEMT étaient parvenus à l'occasion de la 50^{ème} réunion du Conseil des Ministres de la CEMT au sujet d'une coopération plus étroite entre les divers organes de la CEMT et de la CEE/ONU concernés par le transport ferroviaire et par les transports combinés, le Groupe de travail a examiné de manière approfondie la proposition des deux Secrétariats d'établir une telle collaboration entre le Groupe des chemins de fer de la CEMT et le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE/ONU. Le Groupe de travail a décidé que la réunion commune des deux Groupes serait organisée en tant que réunion complémentaire (réunion « back-to-back » ou réunion par segments séparés et consécutifs) par la CEE/ONU en 2004 à Genève et par la CEMT en 2005 à Paris. Cet exercice sera effectué à titre expérimental pendant deux ans (2004 et 2005) et l'expérience acquise sera ensuite examinée par les deux Groupes.

L'année 2003 ayant été particulièrement riche en événements pour l'OTIF, le représentant de son Secrétariat a informé le Groupe de travail au sujet de la tenue, en juin 2003, d'une Conférence d'information sur le droit d'admission de la COTIF (v. Bulletin 2/2003, p. 22 ss.), des négociations concernant les modalités de l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF (v. Bulletin 2/2003, p. 20), de la « Position commune OTIF-OSJD » (v. Bulletin 2/2003, p. 29), de la Conférence de Kiev (v. p. 84) et de l'adhésion de l'Ukraine à la COTIF 1980 (v. p. 67) et, enfin, de l'état d'avancement des travaux en ce qui concerne le Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention du Cap (v. Bulletin 2/2003, p. 24 ss. et p. 35 ss.).

Comme de coutume, l'OTIF et l'OSJD ont été invitées à faire rapport de leurs activités lors de la prochaine session du Groupe de travail.

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

Réunion spéciale d'experts

Genève, 7-9 juillet et 3/4 novembre 2003

Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU) a décidé, en 2002, le mandat pour une réunion spéciale d'experts, qui devait examiner quelles dispositions de la CRTD empêchaient les Etats à devenir parties contractantes de cette convention, d'une part, et soumettre des modifications des dispositions correspondantes. Deux réunions ont eu lieu à cette fin en 2002 (v. Bulletin 4/2002, p. 87).

En 2003, les experts se sont réunis, sous la présidence des Pays-Bas, pour deux autres sessions, à savoir la troisième session du 7 au 9 juillet et la quatrième session les 3 et 4 novembre 2003. Avant la troisième session, le Secrétariat de l'OTIF a soumis, conjointement avec le CIT, des suggestions écrites (définition « Transporteur », exceptions concernant l'assurance obligatoire) et a été représenté lors de la quatrième session.

Les deux sessions de cette année ont porté, en relation avec le mandat principal, sur la relation de la CRTD avec d'autres instruments internationaux relatifs à la responsabilité pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses. Dans ce contexte, il a été constaté

- qu'il n'existait pas de recoupements avec des conventions réglant la responsabilité contractuelle (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route - CMR, Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 - COTIF, Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure - CMNI);
- qu'un parallélisme des règlements concernant les transports maritimes (Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses - HNS, Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute) et des règlements

concernant les modes de transport terrestres serait souhaitable ;

- qu'une adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité pour les dommages causés à l'environnement conformément au projet du 28 juin 2002 n'empêchera pas les Etats membres de la CE d'appliquer la CRTD, dans la mesure où celle-ci est en vigueur, étant donné que le domaine d'application de la CRTD doit être exclu de la directive.

Une question de principe est celle de la relation entre la nouvelle version de la CRTD élaborée par les experts dans le cadre de la réunion spéciale et du projet de Convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport en navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses (CRDNI) élaboré dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR). En d'autres termes : il se pose la question de savoir s'il sera possible d'établir, en ce qui concerne les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses, un régime de responsabilité uniforme pour les trois modes de transport terrestres (CRTD) ou s'il serait judicieux de créer un régime de responsabilité particulier uniquement pour la navigation intérieure (CRDNI).

Après que le représentant de la CCNR ait informé sur les principes de la réglementation prévue dans le projet de la CRDNI et le résultat de la première réunion d'experts gouvernementaux (Strasbourg, 28-30.10.2003), la question de savoir si un fonds pour des dommages d'envergure catastrophique, tel qu'il est envisagé en relation avec le projet de la CRDNI, ne devrait pas être créé pour tous les modes de transport a été soulevée lors de la quatrième session.

Un texte remanié de la CRTD, tel qu'il a été adopté lors de la quatrième session, sera soumis au CTI en février 2004 ; par ailleurs, des propositions pour une démarche ultérieure devront également être soumises et discutées.

Compte tenu de la participation toujours faible des Etats membres à la réunion spéciale (5 Etats membres lors de la 3ème réunion et 6 Etats membres lors de la 4ème session), aucun consensus n'apparaît actuellement en faveur d'une responsabilité extracontractuelle harmonisée pour les dommages causés lors du transport de marchandises dangereuses.

(Traduction)

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

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

Vienne, 6-17 octobre 2003

La 12^{ème} session du Groupe de travail III a poursuivi ses délibérations sur la base du projet de Convention remanié établi par le Secrétariat (UNCITRAL-Doc. A/CN.9/WG.III/WP.34) et d'une proposition des Etats-Unis d'Amérique (UNCITRAL-Doc. A/CN.0/WG.III/WP.32). Le Secrétariat de l'OTIF était représenté par un observateur au cours de la deuxième semaine de session.

En tenant compte de la proposition des Etats-Unis d'Amérique, le Groupe de travail a décidé de tout d'abord subdiviser les délibérations ultérieures en thèmes principaux et a traité en premier la question du domaine d'application du futur instrument.

En tant que résultat important des délibérations, il convient de retenir que la majorité du Groupe de travail s'est prononcée en faveur d'une extension du champ d'application de l'instrument à créer aux transports de porte à porte réalisés au moins en partie par voie maritime, sur la base d'un système de réseau limité. Une grande majorité du Groupe de travail a soutenu l'idée de prévoir des réglementations de responsabilité différentes pour les "maritime performing parties" (« parties exécutantes maritimes ») et les "non-maritime performing parties". Les « non-maritime performing parties », telles que les transporteurs ferroviaires ou routiers, ne devraient pas être soumis au régime de responsabilité du futur instrument. La responsabilité de ces transporteurs serait régie par leur droit national ou par les conventions internationales applicables. La définition suivante a été envisagée pour la "non-maritime party": "Non-maritime performing party means a performing party who performs any of the carrier's responsibilities prior to the arrival of the goods at the port of loading or after the departure of the goods from the port of discharge."

La Association of American Railroads (AAR) a par ailleurs proposé de considérer les chemins de fer comme « non-maritime performing party » dans la mesure où ils interviennent également dans la zone portuaire. Cette proposition n'a, pour le moment, pas été discutée lors de la 12^{ème} session du Groupe de travail.

Plusieurs délégations ont suggéré d'organiser, suffisamment tôt avant la 13^{ème} session du Groupe de travail, un séminaire portant sur la liberté contractuelle dans le

cadre de transports de porte à porte en trafic maritime. Le rôle du Secrétariat de la CNUDCI se limiterait, pour l'essentiel, à mettre à disposition son « autorité morale ». Le séminaire pourrait servir de préparation à la discussion concernant les « Ocean Liner Service Agreements » (« Accords de services réguliers de transport maritime »).

(Traduction)

Union arabe des chemins de fer (UACF)

XI^{ème} Symposium scientifique de l'UACF

Beyrouth, 5-8 octobre 2003

L'UACF organise tous les deux ans un symposium scientifique qui se réjouit toujours d'une participation au plus haut niveau. Il s'agit de conférenciers scientifiques, mais surtout également de Ministres et de responsables des entreprises ferroviaires.

Ces symposiums sont manifestement considérés comme une plate-forme représentative pour le monde ferroviaire arabe où se manifestent aujourd'hui des objectifs clairs en vue d'un réseau ferroviaire amélioré à orientation régionale, d'une coopération transfrontalière accrue et, en général, d'une promotion du chemin de fer en tant qu'alternative écologiquement raisonnable au transport routier. Cela explique notamment le grand intérêt accordé à ce symposium, avec une participation importante des organisations européennes oeuvrant dans le domaine ferroviaire et de l'industrie, celle-ci ayant créé un réseau relationnel fortement établi, avec ses propres manifestations qui reflètent non seulement un intérêt commercial, mais aussi des efforts de promotion.

La plate-forme UACF avec ses symposiums scientifiques est également importante pour l'OTIF, respectivement l'Office central, avec littéralement une obligation de s'engager, si l'on tient compte des caractéristiques particulières dans l'espace des Etats arabes, où une plate-forme spécifique au niveau étatique est inexistante. Cela s'est déjà montré lors de la participation au X^{ème} Symposium de l'UACF 2001 à Rabat (v. Bulletin 4/2001, p. 89).

Le programme de ce XI^{ème} Symposium était placé, dans le contexte général de la sécurité, sous le slogan « Tous les efforts convergents devraient être déployés pour créer un réseau ferroviaire arabe intégral et développé ». Effectivement, une large palette de contributions, plus ou moins liées au sujet, était présentée. Il s'agissait en premier lieu de contributions des responsables des

chemins de fer qui ont fait part d'expériences similaires et ont avancé des arguments semblables en faveur du chemin de fer à ceux exprimés en Europe.

La contribution du Directeur général s'est volontairement concentrée sur le thème de la sécurité avec, par la force des choses, des considérations plutôt théoriques, respectivement du point de vue étatique, du législateur. Sur cette base, le thème de la sécurité a été évoqué en relation avec la COTIF et l'OTIF, où il a reçu une nouvelle importance avec la révision 1999 de la COTIF. La contribution s'est appuyée sur des considérations et des activités liées à ce thème, sur lesquelles il a été informé à plusieurs reprises dans le Bulletin. Il a bien sûr été tenté d'aborder la situation particulière des chemins de fer arabes.

Les constatations suivantes peuvent être retenues :

- L'engagement en faveur des Etats arabes, qui potentiellement font tous partie de l'espace de l'OTIF, mais qui sont confrontés au danger d'une marginalisation, peut précisément être renforcé au moyen du thème de la sécurité.
- Dans ce sens, il devrait être judicieux, dans l'optique des possibilités concrètes de l'OTIF, de charger la future Commission d'experts techniques de cette question.

(Traduction)

Jurisprudence

Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg

Arrêt du 16 mai 2002

Dans le cas d'un dommage survenu à un lieu inconnu, le transporteur est responsable dans le cadre d'un transport multimodal d'Allemagne en République kirghize (transport routier avec transport ferroviaire subséquent avec réexpédition CIM-SMGS) conformément au § 452 du Code de commerce allemand (HGB). Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables s'il existait un contrat multimodal entre les parties.

Cf. § 452 HGB; Article premier, § 1 CIM, Article 2, § 2 COTIF

Le demandeur fait valoir auprès du défendeur des dommages-intérêts pour la perte partielle d'un transport de cigarettes à destination de la République kirghize. Les parties sont en relation d'affaires permanente; le demandeur produit et exporte des cigarettes, le défendeur les transporte à un prix fixe déterminé au préalable.

En décembre 1999, le demandeur a chargé le défendeur du transport de 912 cartons contenant chacun 10.000 cigarettes et de 1 carton de 9.000 cigarettes des marques « Y » et « Y Lights » de son usine à Hanovre-Langenhagen à la société « X Company » à Bishek, République kirghize.

Les cigarettes ont été chargées dans l'usine du demandeur par ses collaborateurs dans un conteneur pourvu d'un plomb et pris en charge, le 28 décembre 1999, par l'intervenant accessoire qui avait été mandaté par le défendeur. L'intervenant accessoire a transporté le conteneur par camion à la gare de Hanovre-Linden, d'où il a été transporté par chemin de fer par la Pologne et la Russie à destination de Alamedin en République kirghize.

Une lettre de voiture CIM de la Deutsche Bahn AG a été établie pour le transport ferroviaire de Hanovre à Malaszewicze (Pologne) et une lettre de voiture SMGS du chemin de fer de l'Etat polonais PKP a été établie pour le transport de Malaszewicze à Alamedin. Le conteneur est arrivé à la gare de Alamedin en République kirghize le 11 mars 2000 et a été transporté, après accomplissement des formalités douanières, à l'entreprise du destinataire à Bishek, où il a été livré le 23 mars 2000.

Lors de l'ouverture du conteneur, le 24 mars 2000, l'expert B. mandaté par le destinataire a constaté que la livraison n'était pas complète. Dans son rapport d'expertise, il a, entre autres, énoncé ce qui suit : les scellés du conteneur étaient intacts au moment de l'ouverture et il n'y a pas eu de signe extérieur d'endommagement. En ce qui concerne le chargement du conteneur, il est apparent que l'envoi avait été déchargé pour une inspection et rechargé pêle-mêle; il a constaté un espace libre au milieu du conteneur, ce qui constitue un indice que le chargement était incomplet. Après avoir procédé au déchargement de l'ensemble de l'envoi et à un comptage, l'expert a constaté qu'il manquait, par rapport à la facture reçue par le défendeur le 28 décembre 1999, une quantité de 88,9 cartons. Il a en outre constaté que 16 blocs étaient endommagés, l'ensemble du dommage s'élevant, selon ses calculs, à un montant de US-\$ 8.498,57. Compte tenu des scellés intacts, l'expert parvient à la conclusion que la quantité

manquante a dû être soustraite au lieu de l'inspection douanière.

En raison de la perte et de l'avarie de la marchandise, le demandeur a adressé au destinataire un avoir de US-\$ 8.498,51 et a tenu le défendeur, par télécopie du 2 mai 2001, responsable du dommage, ce que ce dernier a contesté lors de son appel.

Le demandeur a fait valoir en première instance que la perte et l'avarie des cigarettes étaient intervenues au cours du transport, puisque l'intervenant accessoire avait pris en charge, à son usine, le chargement complet dans un conteneur plombé. En ce qui concerne les plombs mentionnés par l'expert, il s'agit des scellés de la douane de Smolensk apposés au cours du transport. Selon lui, le défendeur est responsable, en tant que transporteur multimodal, du dommage conformément aux dispositions du HGB.

Le demandeur demande à ce que le défendeur soit condamné à lui verser un montant de DM 17.116.-.

Le défendeur et l'intervenant accessoire demandent le rejet de l'action.

Le défendeur a fait valoir la possibilité que l'envoi était déjà incomplet lors de la remise à l'intervenant. S'il s'agissait des plombs trouvés lors de l'ouverture du conteneur de scellés apposés à Smolensk – ce qu'il conteste par non-connaissance -, les cigarettes ne pouvaient avoir été volées que par la douane, ce qui constitue un événement inévitable, pour lequel il ne peut pas être tenu responsable. Le demandeur a par ailleurs manqué à l'établissement d'un procès-verbal de constatation par le chemin de fer nécessaire selon l'article 18 de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS); par ailleurs, des actions éventuelles sont prescrites selon l'article 31 du SMGS. Il a constaté le montant du dommage par non-connaissance.

L'intervenant a fait valoir en première instance que le transport était tout d'abord soumis, jusqu'au chargement à la frontière orientale de la Pologne, aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), puis aux dispositions du SMGS, étant donné que la Pologne, la Russie et la République kirghize sont parties contractantes du SMGS. Des actions éventuelles du demandeur sont éteintes conformément à l'article 57, § 2 des RU CIM, étant donné que le demandeur a communiqué le dommage trop tard; par ailleurs, conformément à l'article 23, § 4, chiff. 3 du SMGS, le transporteur n'est

pas responsable lorsque la marchandise est livrée avec des plombs intacts.

Le Landgericht a donné suite à l'action. Il a énoncé que l'action en dommages-intérêts était fondée sur les §§ 452, 459, 425, al. 1, 428, 429 et 431 du HGB, du fait que les parties avaient conclu un contrat de transport multimodal. Les conventions internationales (CIM, SMGS) ne sont pas applicables. Le demandeur n'a pas participé à l'établissement de la lettre de voiture SMGS et le lieu du dommage est inconnu (§ 452a, HGB). La supposition de l'expert, selon laquelle la perte ne peut être intervenue que lors des formalités douanières à Smolensk, n'est pas prouvée. En revanche, la perte des cigarettes au cours du transport est prouvée. Il ressort de la facture du demandeur et de la déposition du témoin S. que l'intervenant avait pris en charge l'ensemble de la livraison. La quantité manquante et le montant du dommage en résultant ressortent du rapport de l'expert et de l'avoir établi par le demandeur. La présomption du bon état de la marchandise lors de la remise existant en faveur du défendeur (§ 438, HGB) a été réfutée par le demandeur en communiquant ultérieurement le dommage. Le demandeur ne s'est finalement pas déchargé conformément au § 426 du HGB, étant donné qu'il n'a pas justifié le fait que la perte est intervenue malgré un maximum de diligence.

Le défendeur a fait appel contre l'arrêt.

Il fait valoir ce qui suit : le lieu du dommage est connu, étant donné que le plomb d'origine est mentionné sur la lettre de voiture SMGS établie par le chemin de fer de l'Etat polonais, ce qui permet de conclure que le dommage est intervenu ultérieurement. Le demandeur n'a pas prouvé que les cartons chargés contenaient des cigarettes. La perte peut également être intervenue après la remise. Le transport suivant la remise le 11 mars 2001 de la gare d'Alamedin à Bishek était à la charge du destinataire et ne faisait pas partie du contrat de transport conclu entre les parties, pour lequel les parties étaient convenues de l'application des Règles uniformes CIM. Il conteste les constatations de l'expert B. et prétend que le conteneur a été livré avec le plomb d'origine. Il nie maintenant avoir reçu du demandeur la communication de dommage du 2 mai 2000.

Il est d'avis que sa responsabilité est exclue selon les RU CIM, respectivement le SMGS. Les RU CIM sont applicables même sans choix explicite du droit, étant donné qu'une lettre de voiture CIM directe a été établie (ainsi art. 1, § 1). Conformément au Protocole 1990, les RU CIM sont également applicables à des transports comprenant un transport original et un transport final sur

des lignes non inscrites. Le transport a été effectué exclusivement sur des lignes CIM, respectivement SMGS. Le demandeur n'a pas établi un procès-verbal de constatation conformément à l'article 52 des RU CIM et n'a pas communiqué le dommage dans un délai de 7 jours. Des actions éventuelles sont, par conséquent, éteintes conformément à l'article 57 des RU CIM. Dans la mesure où les RU CIM ne sont pas applicables, sa responsabilité est exclue en vertu des articles 31 et 29, § 7 du SMGS. Il n'y a également pas de responsabilité selon le HGB, étant donné que la présomption du § 438 n'est pas réfutée et qu'en outre une part importante de la responsabilité incombe au demandeur, puisqu'il savait que des marchandises étaient régulièrement dérobées par des membres des autorités à la douane de Smolensk.

L'intervenant se joint aux énoncés du défendeur.

Le défendeur et l'intervenant demandent que l'arrêt du Landgericht Hambourg soit modifié et l'action rejetée.

Le demandeur demande à ce que l'appel du défendeur soit rejeté.

Il motive sa demande comme suit : la prestation de transport due par le défendeur s'étend de la prise en charge à l'usine de Langenhagen jusqu'à la remise au destinataire à Bishek et n'est pas limitée au transport ferroviaire de Hanovre à Alamedin. Les parties n'ont pas effectué de choix du droit en faveur des RU CIM, une lettre de voiture CIM n'ayant été établie qu'à des fins de dédouanement. Il s'agit pas non plus d'une lettre de voiture directe, étant donné que celle-ci ne couvrirait que le transport jusqu'en Pologne. Dans la lettre de voiture SMGS, le numéro du plomb d'origine a été rayé et un autre numéro a été inscrit à la main (UC 6842), le lieu du dommage n'étant, par conséquent, pas établi. Les cartons remis à l'intervenant ne peuvent avoir contenu que des cigarettes, une quantité manquante aurait été remarquée lors du chargement.

Il est d'avis que ni les RU CIM ni le SMGS sont applicables. Dans le cas d'une réexpédition, le SMGS n'est appliqué que si le transport est effectué dans des Etats qui sont en même temps Etats membres de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), ce qui n'est pas le cas pour la République kirghize.

En ce qui concerne les détails des allégations, il est renvoyé aux échanges de courrier et aux annexes y afférentes.

Les parties et l'intervenant se sont déclarés d'accord à ce que l'arrêt soit prononcé par la Présidente en tant que juge unique.

Motifs :

L'appel est admissible mais non fondé. Le Landgericht a condamné à juste titre le défendeur à verser au demandeur un montant de DM 17.116.- plus 5 % d'intérêts à compter du 3 mai 2000. Eu égard aux allégations des parties et de l'intervenant lors de l'instance de recours, il convient d'ajouter à la motivation de l'arrêt du Landgericht uniquement ce qui suit :

Le défendeur est responsable vis-à-vis du demandeur du dommage en raison de la perte et de l'avarie des cigarettes en tant que transporteur multimodal conformément aux §§ 452, 459, 425, al. 1, 428, 429, 431 du HGB. Les parties ont conclu un contrat de transport multimodal qui n'est pas soumis aux conventions internationales (I). Le lieu de la perte et de l'avarie des cigarettes n'est pas connu (II). Le demandeur n'a pas perdu ses droits en raison d'une communication tardive du dommage (III).

- I. Conformément au contrat conclu, le défendeur était tenu de payer le transport des cigarettes de Langenhagen à Bishek/République kirghize. Il a confirmé cela dans sa facture du 20 décembre 1999, dans laquelle Bishek était indiqué comme lieu de déchargement. Ce contrat prévoyait un transport multimodal, étant donné que ni l'usine du demandeur ni le destinataire ne disposent d'un embranchement ferroviaire, de manière à ce que le transport initial et le transport final devaient être réalisés avec d'autres moyens de transport.

Conformément à l'article 28, al. 4 de la „Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB) (Loi d'introduction au Code civil allemand), le droit allemand est applicable, vu que les deux parties ont leur siège principal en Allemagne et que le lieu de chargement se situait en Allemagne. Le Sénat n'est pas en mesure de reconnaître un choix du droit conformément à l'article 27 de la EGBGB. Le défendeur n'a pas soumis au demandeur, dans son mandat intitulé « Disposition relative à l'envoi », une proposition de choix des RU CIM en tant que droit applicable, ce que ce dernier aurait, par la suite, pu accepter. Le demandeur se réfère certes dans son mandat aux RU CIM, cependant expressément uniquement pour les formalités douanières.

Les RU CIM ne représentent également pas une convention internationale applicable prioritairement au sens du § 452 du HGB, étant donné qu'elles ne se sont pas applicables de manière autonome. Conformément au Protocole 1990, des transports initiaux et finaux non inscrits sur la liste des lignes peuvent être soumis au régime des RU CIM, mais selon l'article 1, § 1 des RU CIM en relation avec l'article 2, § 2 de la COTIF uniquement si ces transports sont réalisés « sous la responsabilité du chemin de fer ». Dans le cas présent, le transport initial et le transport final devaient être effectués par le défendeur, respectivement l'intervenant, de manière à ce qu'une application autonome des RU CIM n'entre pas en ligne de compte en raison de l'ouverture du champ d'application personnel (cf. Sénat, arrêt du 9.7.1981 – 6 U 51/81, Transportrecht 1981, p. 94). Il convient par ailleurs de noter l'absence d'une lettre de voiture CIM directe prévue par l'article 1, § 1 des RU CIM. La lettre de voiture CIM présentée par le défendeur indique Hanovre-Linden comme gare d'expédition et Malaszewicze en Pologne comme adresse du destinataire. Le parcours initial de Langenhagen à Hanovre-Linden et le parcours de Malaszewicze à Bishek ne sont pas pris en compte par la lettre de voiture CIM.

Pour les mêmes motifs, l'application du SMGS au contrat de transport conclu par les parties est également exclue. Le défendeur n'a ni demandé ni participé à l'établissement de la lettre de voiture SMGS. Le SMGS n'est pas applicable de manière autonome en raison du transport final sur un parcours non considéré comme ligne ferroviaire, étant donné que l'article 2, § 1 prévoit l'établissement d'une lettre de voiture SMGS et le transport « exclusivement sur des parcours des chemins de fer participant à cet accord ». Une extension du champ d'application à des parcours initiaux ou finaux – telle qu'elle a été réalisée par le Protocole 1990 pour les RU CIM et la COTIF – n'existe pas en ce qui concerne le SMGS.

- II. Une application des conventions relatives au transport international ferroviaire des marchandises susmentionnées n'entre pas non plus en ligne de compte selon le § 452a du HGB, étant donné que le parcours sur lequel la perte et l'avarie sont intervenues n'est pas connu.

Selon la conviction du Sénat, il convient de partir du fait que le lieu du dommage est inconnu, étant donné que la perte et l'avarie des cigarettes a pu

intervenir tant lors du transport de Hanovre-Linden à Malaszewicze en Pologne que lors du transport de cet endroit à Alamedin et ensuite à Bishek, c'est-à-dire sur trois parcours partiels. Seule la remise incomplète de l'envoi par le demandeur ainsi qu'une perte lors de la livraison au destinataire peuvent être exclues.

Comme cela a déjà été exposé à juste titre par le Landgericht, il est prouvé en raison du témoignage du témoin S. que la marchandise a été remise dans son intégralité à l'intervenant. L'appréciation des preuves du Landgericht est convaincante et en aucune manière erronée, l'administration de la preuve ne doit pas être reprise. L'objection du défendeur, que le témoin n'a pas fourni d'indications concernant le contenu des cartons, de manière à ce qu'il doit être parti du principe que ceux-ci n'étaient éventuellement pas entièrement remplis, est réfutée par le rapport de l'expert B., duquel il ressort qu'il ne manquait pas un certain nombre de cigarettes, mais des cartons entiers. La description de la disposition du chargement l'indique clairement ; les cartons étaient empilés de manière à cacher un espace creux au milieu du conteneur, ce qui est un indice pour l'absence de cartons entiers et non pas d'un certain nombre de cigarettes. Par ailleurs, le rapport mentionne que les cartons non endommagés étaient tous scellés et contenaient le nombre de cigarettes indiqué.

Il ressort également du rapport que la disparition de la marchandise après sa remise au destinataire pouvait être exclue. L'expert B. a expliqué qu'il a été présent lors de l'ouverture et du déchargement du conteneur le 24 mars 2000 et que les plombs étaient intacts. L'allégation du défendeur, selon laquelle il a rempli ses obligations contractuelles avec la remise du conteneur le 11 mars 2000 à la gare de Alamedin, de manière à ce que la marchandise était déjà, par la suite, jusqu'au 24 mars 2000 sous la responsabilité du destinataire et que, par conséquent, il ne pouvait être tenu responsable d'une disparition au cours de cette période est réfutée – comme énoncé ci-dessus - par sa propre facture, dans laquelle il a facturé au défendeur le parcours « à partir de l'usine jusqu'à CFR Bishek ». Le défendeur est donc responsable d'une disparition éventuelle entre la livraison à Alamedin et la remise à Bishek. Dans la mesure où il conteste les constatations de l'expert B., son énoncé est sans substance. Il n'apporte pas de motifs pour les doutes à leur exactitude et ne précise pas dans quelle mesure existent des

indices permettant de conclure que les indications dans le rapport – dont il a expressément confirmé les constatations dans une autre relation – sont erronées.

Le défendeur n'a par ailleurs pas prouvé que le dommage est intervenu sur le parcours partiel à destination de Malaszewicze. La désignation du plomb initial EXRI 019782 est certes inscrite à la case 45 de la lettre de voiture SMGS, mais elle a été barrée et remplacée par une autre inscription illisible. Il ressort également du rapport joint au dossier de la Chambre de commerce et d'industrie du Kirghizistan que le conteneur portait, lors de son déchargement, deux plombs aux numéros différents (« MSK 03763481 » et « TK 02162 »). Les indications du rapport de l'expert ne sont pas significatives dans la mesure où il mentionne uniquement la présence des plombs, toutefois sans désignation précise; les indications concernant le lieu du dommage ne sont que des présomptions qui, comme le Landgericht l'a constaté à juste titre, ne peuvent pas être prouvées par des témoins. Le Sénat n'est, par conséquent, pas en mesure de constater si l'envoi est parvenu sans dommage dans le domaine d'application du SMGS et s'il est arrivé sans dommage à Alamedin.

III. L'action en dommages-intérêts n'est en outre pas éteinte en raison d'une communication de dommage retardée ou de la présomption que les lettres de voiture étaient complètes et correctes.

La lettre de voiture CIM ne peut donner lieu à une telle présomption étant donné qu'elle n'a pas été établie jusqu'au lieu de destination et ne peut, par conséquent, donner lieu à une présomption pour l'arrivée correcte de la marchandise au lieu de destination. La lettre de voiture SMGS ne peut, elle non plus, soutenir une telle présomption en raison des manipulations dont elle a fait l'objet.

La présomption du § 438, al. 2 du HGB, que la marchandise a été remise dans un état conforme au contrat a été réfutée par le défendeur par le fait que le rapport de l'expert B. a indéniablement constaté des pertes et des avaries de la livraison, qu'il en a informé le demandeur par télécopie le 2 mai 2000 et qu'il l'en a tenu responsable. En prétendant ne jamais avoir reçu cette réclamation de dommage, il se met en contradiction avec son allégation écrite du 15 janvier 2001 soumise en première instance : « Une réclamation de dom-

mage a été faite pour la première fois le 2 mai 2000 », sans fournir une explication à ce fait. La réception de ce télécopie est par ailleurs prouvée par le rapport d'envoi fourni par le demandeur.

Des délais de communication du dommage et des délais de prescription plus courts ainsi que le non respect éventuel de certaines obligations par le demandeur ou par le destinataire selon les RU CIM/le SMGS ne sont pas à prendre en considération, étant donné que, comme cela a été avancé, ces règlements ne sont applicables sous aucun point de vue dans la relation entre les parties.

Le défendeur n'a pu se décharger ni en vertu § 426 du HGB en prétendant que le dommage constitue un événement auquel il ne pouvait obvier ni par le fait qu'une faute partielle incombe au demandeur selon le § 254 du Bürgerliches Gesetzbuch, étant donné qu'il n'est pas prouvé que la perte soit intervenue en raison d'un acte imputable aux autorités du poste douanier de Smolensk.

IV. En ce qui concerne le calcul du montant du dommage, la prescription et les intérêts, il peut être renvoyé à l'arrêt du Landgericht

[Décisions accessoires]

La révision n'est pas admissible étant donné que les conditions du § 543, al. 2 du code de procédure civile (Zivilprozessordnung – ZPO) ne sont pas remplies. L'affaire n'a pas une importance de principe et n'est pas nécessaire à des fins de développement du droit ou d'assurance d'une jurisprudence uniforme; le Sénat avait plutôt à statuer sur des constatations de faits. Des ordonnances de protection n'étaient pas nécessaires conformément au § 713 du ZPO, étant donné que le recours contre la non-admission de la révision (§ 544 du ZPO) est exclu en raison du § 26, n° 8 de la Loi d'introduction au Code de procédure civile allemand.

(Extrait de : Transportrecht, Hamburg, n° 9/2002, p. 355-357)
(Traduction)

Informations diverses

Conférence sur le droit de transport international ferroviaire

Kiev, 21/22 octobre 2003

Cette conférence depuis longtemps annoncée et qui, du point de vue de l'OTIF, revêtait une grande importance, a pu être réalisée avec succès grâce à l'excellent engagement des organisateurs ukrainiens et une participation importante.

L'initiative à cette conférence a été prise au nom de l'OTIF en tant que conséquence logique de sa stratégie pour le futur qui découle de la grande révision achevée avec le Protocole de Vilnius de 1999.

Le fait de tenter de gagner l'Ukraine en tant qu'hôte de la conférence se situait pleinement dans la logique de cette stratégie pour le futur. Du côté ukrainien, les considérations en vue d'une adhésion à la COTIF sont en cours depuis un certain temps déjà. Il est certainement justifié de supposer qu'il était jusqu'à présent assez difficile d'évaluer les avantages et les inconvénients de manière suffisamment détaillée pour permettre de prendre une décision rationnelle. L'idée d'une telle conférence a donc été accueillie favorablement. Après le grand élargissement de la CE, l'Ukraine, qui entretient des liens étroits avec la CE, sans abandonner son rôle indépendant dans le cadre de la CEI, et en tant qu'un des Etats clé du corridor TRACECA, se retrouve dans un rôle stratégique important à l'interface entre l'Europe de la CE et le vaste espace euro-asiatique à l'est. La vue sur la COTIF est la vue sur une petite partie de l'ensemble des problèmes qui se posent autour de cette interface. Il n'est toutefois pas sans importance et sans aucun doute également d'un intérêt fondamental.

Le soutien de la Commission européenne était dès le début une condition de principe. La nouvelle COTIF dans la version du Protocole de Vilnius signifie non seulement une réaction au processus de réforme ferroviaire initié à l'intérieur de la CE. Il ouvre également la porte à l'adhésion de la CE à la COTIF qui est aujourd'hui décidée et devrait être formellement réalisée le plus rapidement possible. L'adhésion de la CE ne peut finalement être motivée que par l'intention de mettre en œuvre, à l'aide de l'instrument COTIF, les objectifs de la réforme ferroviaire européenne au-delà du domaine du droit communautaire dans un espace géographique le plus étendu possible correspondant aux chances potentielles du trafic international ferroviaire de

l'avenir. C'est là que se rencontrent les intérêts de la CE et de l'Ukraine. Il était bien entendu légitime de tenter, notamment sur la base de ces intérêts, d'intégrer la Commission européenne de manière décisive non seulement dans le programme de la conférence, mais aussi d'obtenir une aide financière substantielle pour une manifestation qui, sous la forme choisie, n'aurait pu être financée uniquement par l'OTIF ou par l'Ukraine.

Toutes les personnes agissant dans le domaine du transport international ferroviaire sont, au fond, conscientes du fait que des conditions harmonisées devraient exister au niveau du droit de transport ferroviaire international, mettant à disposition aux acteurs du marché des règles juridiques fiables répondant aux circonstances actuelles et soutenant de manière conséquente la compétitivité du chemin de fer.

La révision de la COTIF intervenue en 1999 ne nous a malheureusement pas rapproché, sous un aspect élargi, de l'objectif d'harmonisation – au contraire. Les différences entre deux systèmes de droit de transport dans l'espace euro-asiatique d'une importance capitale pour le futur du chemin de fer, ont plutôt encore augmentées. La coexistence de deux systèmes qui, sous différents aspects diffèrent considérablement l'un de l'autre, s'explique par l'histoire du 20^{ème} siècle. Elle constitue aujourd'hui une réalité qui subsistera encore longtemps, d'autant plus qu'elle fait apparaître des situations et des besoins qui divergent considérablement les uns des autres.

Cette situation de départ ne doit en aucun cas avoir pour conséquence que les différences – accentuées – soient cimentées pour une raison ou pour une autre. La position commune de tous les participants devrait plutôt consister à poursuivre, au moyen d'une stratégie bien définie et d'une tactique intelligente, un processus progressif qui, avec chaque pas, permet d'obtenir le meilleur résultat possible pour le chemin de fer à partir des conditions données et des besoins prioritaires, sans toutefois jamais quitter le chemin d'une harmonisation des conditions-cadre au niveau juridique (sur laquelle l'accent est mis ici).

Une vue constructive, pragmatique et orientée sur le marché est nécessaire, tenant compte du fait qu'une orientation internationale et intermodale est indispensable si le chemin de fer veut saisir ses chances notamment dans le domaine du transport des marchandises.

Tel est le défi auquel les deux organisations représentant les deux régimes de droit de transport, l'OTIF et l'OSJD, doivent faire face. Elles devraient ensemble

indiquer le chemin et organiser le processus progressif. La « Position commune » récemment adoptée prouve que les deux organisations sont conscientes de ce défi.

Cette conférence de Kiev devrait représenter un premier signal perceptible et durable. Avec le concept et le programme choisis, il a été tenté de présenter non seulement des approches de solutions à partir d'une optique à courte et à longue échéance, mais de placer l'ensemble de la problématique dans le cadre élargi des exigences du marché et d'une politique ferroviaire transfrontalière. Cet objectif a été atteint.

A l'issue de la conférence une déclaration commune dont le texte est reproduit ci-après a été adoptée. Elle exprime la volonté largement manifestée par cette conférence, de faire suivre des actes concrets à l'analyse des problèmes et à l'énumération des possibilités de solutions. Dans ce sens, un programme de suivi qui devrait constituer, pour une période prolongée, une base de travail pour les participants intéressés, a été établi directement à la suite de la conférence. Cette intention est soutenue par le site Internet de l'OTIF où l'ensemble de la documentation sur la conférence de Kiev est disponible jusqu'à nouvel ordre, y compris le programme de suivi.

Déclaration commune

22.10.2003

1. La "Conférence internationale sur le droit de transport international ferroviaire" s'est tenue les 21 et 22 octobre 2003 à Kiev avec pour objectif de trouver des moyens pour combler les différences entre deux régimes de droit de transport ferroviaire, à savoir celui de l'OSJD et celui de l'OTIF.
2. La Conférence a constaté que les Etats d'Europe centrale et orientale adhérant à l'UE ainsi que les Etats de la CEI devraient tout d'abord accorder la priorité à une amélioration de la base juridique pour les transports de transit, afin de créer des conditions favorables pour augmenter le trafic et d'exclure la création d'une nouvelle frontière entre l'UE et les Etats de la CEI.
3. Les chemins de fer devraient devenir plus efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, en particulier le transport routier. Ils devraient fournir un service de qualité aux clients, fiable, ponctuel et sûr. Une attention particulière devrait être accordée à des procédures

de franchissement des frontières simples et efficaces.

4. Le fait que les transports internationaux ferroviaires à l'intérieur du vaste domaine géographique de l'Eurasie sont régis par deux régimes de droit de transport, ne devrait pas empêcher les chemins de fer de saisir leurs chances. Il est nécessaire de parvenir à une harmonisation des deux régimes. A cette fin, il convient de définir des objectifs à court et moyen terme.
5. Une priorité devrait également être accordée à l'interopérabilité juridique et technique ainsi qu'au développement de l'infrastructure, toutefois avec des délais différents.
6. La Conférence a constaté qu'un handicap réel pour les transports ferroviaires était dû à l'absence d'une lettre de voiture directe. La situation pourrait être améliorée au moyen des mesures suivantes :
 - dans un premier temps, création d'une lettre de voiture directe;
 - puis, dans un deuxième temps, harmonisation des lois en matière de responsabilité pour l'ensemble du transport.

Tant que l'on n'est pas parvenu à cette harmonisation, une autre solution pourrait être appliquée; lorsque les RU CIM 1999 seront en vigueur, les parties pourront choisir un régime de droit pour le transport.

7. La Conférence a considéré qu'un programme de travail entre l'OSJD et l'OTIF, sur la base de la "Position commune" existante, devrait contribuer à réaliser les objectifs de cette déclaration.
8. Par ailleurs, la Commission européenne stimulera le travail en ce qui concerne un certain nombre de corridors transeuropéens afin de faciliter la mise en oeuvre de solutions communes.
9. La Conférence recommande à l'OTIF et à l'OSJD de créer un Groupe de travail conjoint, avec participation du CIT et d'autres organisations ferroviaires intéressées, afin d'atteindre les objectifs fixés.

Considérations du Directeur général en ce qui concerne les relations futures entre l'OTIF et l'OSJD à l'occasion de la conférence de Kiev

Le fait de disposer aujourd'hui d'une « Position commune OTIF-OSJD » peut indéniablement être considéré comme expression de la volonté d'une coopération constructive entre les deux organisations. Si l'on veut évaluer leur tâche et leur importance, il faut toujours être conscient des différences qui les caractérisent : la tâche de l'OSJD est très étendue ; celle de l'OTIF sur la base de la COTIF 1999 est clairement axée sur la législation internationale dans le domaine ferroviaire. Il s'agit de la base juridique du trafic international ferroviaire avec une optique étendue et intermodale. La coopération entre l'OTIF et l'OSJD se situe uniquement à ce niveau, avec la question de savoir de quelle manière l'interopérabilité juridique peut progressivement être améliorée en poursuivant l'objectif à long terme de parvenir à un système juridique uniforme.

Cette question se pose au service des chemins de fer dans le cadre du transport international de voyageurs et de marchandises, le transport des marchandises ayant une importance décisive. Il existe bien sûr une interaction entre la position nationale et la position internationale des chemins de fer, dont les représentants actifs et ambitieux poursuivent, sans exception, des stratégies commerciales transfrontalières plus ou moins étendues.

Les chances pour le futur existent ou doivent, si nécessaire, être créées. Si l'on veut les saisir dans un univers ferroviaire de plus en plus libéralisé, il faut être en mesure de répondre aux exigences du marché dans une situation de concurrence rude – ce qui signifie qu'il faut faire preuve, vis-à-vis du client potentiel, de compétitivité et lui proposer une offre adaptée aux besoins. Le client est roi. Les transports ferroviaires sont de moins en moins contrôlés par l'Etat ou un prestataire détenant un monopole, mais par des chargeurs qui poursuivent une politique d'économie privée dans un réseau mondial à caractère d'économie de marché. Cela nécessite une vue étendue et – comme il convient de toujours le rappeler – intermodale, afin de saisir l'ensemble du potentiel de chances du transport ferroviaire. L'optique de chaînes de transport directes optimisées, incluant les moyens de transport disponibles en fonction des avantages liés à leur nature, est déterminante.

Précisément sous l'aspect d'un espace géographique étendu, des conditions très différentes existeront encore longtemps tant en ce qui concerne les caractéristiques techniques, l'état et la capacité des infrastructures ferroviaires qu'en ce qui concerne les conditions d'explo-

tation. Les améliorations prennent du temps et sont onéreuses. Il convient de régler prioritairement ce qui peut être obtenu sans frais importants, c'est-à-dire l'interopérabilité dans le domaine du droit de transport. Celle-ci ne représente certes qu'une pierre de mosaïque, mais dont l'importance ne doit pas être sous-estimée, notamment en raison du fait que l'on peut attendre d'elle un effet de renforcement.

La révision de la COTIF 1999 doit être comprise, dans le sens esquissé, comme réaction à la libéralisation dans le domaine ferroviaire en Europe, notamment à l'intérieur de l'UE. Cette libéralisation ne s'arrêtera pas aux frontières actuelles de l'UE. Il est par conséquent logique que l'OTIF s'approche d'une part de l'OSJD afin de trouver avec elle un mode constructif de coopération, mais aussi qu'elle tente de gagner de nouveaux Etats membres afin d'étendre aussi loin que possible l'application de ses règles adaptées aux exigences modernes.

L'Ukraine est un Etat clé du point de vue d'une OTIF qui s'oriente vers l'est, vers l'espace de l'OSJD et même au-delà. L'intérêt de l'Ukraine à l'OTIF est évident depuis un certain temps déjà. Maintenant, avant l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, la clarté nécessaire à une décision en faveur d'une adhésion existe – cela d'autant plus que l'UE participera activement à l'application de la COTIF 1999. L'engagement de l'UE augmente l'intérêt à la COTIF au-delà même de l'Ukraine dans un cercle élargi d'Etats ayant une relation vitale avec le marché européen et entraînant, par conséquent, un processus de libéralisation inévitable de leur chemin de fer.

Il est par conséquent d'autant plus justifié de tenir compte de la position de l'OSJD et notamment de celle de la Russie. Sans une coopération constructive, le développement juridique sur la base de la COTIF 1999 ne peut pas être pleinement mis à profit, ce développement ne servant pas à des fins propres, mais à offrir au chemin de fer les meilleures chances pour l'avenir. Or, cette problématique ne peut pas être abordée de manière statique.

De quelle manière le développement de l'environnement relevant d'une importance pour notre sujet peut-il être évalué ?

Il semble d'une part clair que des conditions largement différentes par rapport à l'Europe centrale dans une grande partie de l'espace de l'OSJD subsisteront encore longtemps, sinon durablement, entre autres en raison du fait que le chemin de fer y détient encore une position nettement plus forte qu'il devrait absolument essayer de

maintenir. Cela a pour conséquence une vue très différente en ce qui concerne le concept de réforme ferroviaire poursuivi à l'intérieur de l'UE. Cette « vue différente » demeurera nécessairement et raisonnablement la base pour une coopération sous des conditions comparables dans le cadre de l'OSJD, une organisation qui – contrairement à l'OTIF, qui agit exclusivement au niveau intergouvernemental – traite de toutes les questions qui, dans l'espace de l'OTIF, sont traditionnellement couvertes au niveau des chemins de fer, notamment par les organisations UIC et CIT, avec une influence décisive de la Commission européenne. L'UE, où d'importants efforts sont nécessaires dans ce domaine, doit reconnaître sans jalousie qu'une interopérabilité technique et opérationnelle est largement réalisée dans l'espace de l'OSJD.

L'on doit d'autre part reconnaître que le développement général dans le système de transport mondial avec le progrès technologique et qualitatif incessant au niveau de chacun des modes ou moyens de transport impliqués, a pour conséquence que le chemin de fer a, en raison de ses conditions particulières, des difficultés à se maintenir. Les concurrents plus flexibles gagnent face à une situation de concurrence ; le chemin de fer est souvent perdant. Sa position est de plus en plus remise en question même dans les domaines où il avait jusqu'ici encore une position de monopole. Il doit se développer pour acquérir une part de marché correspondant à sa nature, qui peut être définie en fonction des conditions géographiques, de la densité de population et du potentiel économique. Vouloir assurer à l'avenir des positions fortes et étendues au chemin de fer, dans l'optique également de son importance dans le cadre d'un développement écologique durable, nécessite une position de défense du chemin de fer largement harmonisée. L'objectif de parvenir à des bases juridiques uniformes pour le trafic international ferroviaire en fait partie. Pour cette raison, l'OTIF et l'OSJD, les deux organisations oeuvrant dans ce domaine, sont appelées à créer une plate-forme de coopération à grande échelle.

Comment une telle plate-forme pourrait-elle se présenter ? Elle devrait finalement être institutionnalisée de manière à permettre des décisions coordonnées prises en temps utile et mises en œuvre de manière contraignante.

Différents modèles sont concevables, qui ne sont toutefois pas présentés en détail dans ces considérations. Il s'agit provisoirement de lancer des considérations dans un processus pour lequel la Position commune OTIF-OSJD représente jusqu'à nouvel ordre indubitablement une bonne base et qui devrait tout d'abord s'orienter sur des petits pas concrets tels qu'ils ont été élaborés à la session 3 de la conférence de Kiev.

Ces pas proposés devraient pouvoir être considérés sans réserve comme une chance pour les deux parties.

Du point de vue de l'OTIF, les Etats membres de l'OSJD devraient être libres de soutenir le processus par une qualité de membre pouvant être définie de manière très spécifique. Cela ne devrait pas nuire à la coopération entre OTIF et OSJD. Il en ressort une double qualité de membre et non pas un soit-soit, tant que l'OSJD conserve pour ses membres l'importance actuelle (ce qui sera indéniablement le cas en dehors des frontières de l'UE). Le problème se posera peut-être plutôt au niveau de l'OTIF, dont la « stratégie orientale » avec de nouveaux membres qui n'ont soumis que quelques lignes, doit être portée par les principaux contributeurs.

Le résultat de la conférence de Kiev doit aboutir en un programme de suivi qui doit encore être ouvert à la discussion et nécessite, par la suite, un traitement approfondi.

Du côté de l'OTIF, l'on est d'avis qu'il devrait être tenté de mettre à profit le « poids » de la conférence, afin de déclencher rapidement différents projets concrets permettant d'obtenir des progrès en temps utile. Il sera indispensable de rechercher le soutien de la Commission européenne et d'utiliser les instruments de financement dont elle dispose. Cela nécessitera de respecter scrupuleusement les règles définies à cette fin.

Toute l'étendue de la coopération entre OTIF et OSJD n'est toutefois pas couverte, même si des points importants d'un intérêt commun devraient être définis. La Position commune OTIF-OSJD prévoit d'établir un programme à moyenne échéance. A cette fin, des préparatifs détaillés sont entrepris afin de disposer d'une première base de discussion dans le courant de l'année 2005. Le programme de suivi de la conférence de Kiev doit constituer une importante pierre de mosaïque.
(Traduction)

IDIT-UIC-CIT

Paris, 4 décembre 2003

Le séminaire d'un jour portant sur le thème « Libéralisation des transports ferroviaires » a été organisé conjointement par l'Institut français du droit international des transports (IDIT), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et le Comité international des transports ferroviaires (CIT). La manifestation était divisée en trois parties.

Dans la première partie, M. G. Mutz a fourni, après des paroles introductives de M. le Directeur général

H.R. Isliker, un aperçu sur la COTIF 1999. M. O. Silla de la Commission européenne a ensuite présenté le droit européen dans le domaine des transports ferroviaires.

Dans la deuxième partie, MM. Ch. Heidersdorf, T. Leimgruber et J. Compère ont présenté sous le titre „Le nouveau droit ferroviaire“, les Conditions Générales de Transport Marchandises, les Conditions Générales pour l'utilisation de l'infrastructure et les Conditions Générales pour les contrats de coopération des chemins de fer (co-traitance, sous-traitance, location, traction et prestations de services) élaborées dans le cadre du CIT. La présidence était assumée par le professeur Ph. Delebecque.

La troisième partie était constituée d'une table ronde sous la direction du président de l'IDIT, M. G. Brajeux, portant sur différents thèmes tels que la responsabilité et l'assurance, les difficultés pouvant naître de l'application des contrats de coopération et des questions ayant trait au droit de la concurrence.

La synthèse a été présentée par la Directrice scientifique de l'IDIT, Mme I. Bon-Garcin, qui a, en outre, mentionné différents sujets qui n'avaient pas été abordés au cours du séminaire.

Le nombre particulièrement élevé de plus de 200 participants à cette manifestation parfaitement organisée a prouvé l'actualité du thème choisi et le grand intérêt du monde ferroviaire aux questions juridiques liées à la libéralisation dans le domaine ferroviaire.

(Traduction)

Bibliographie

Baumbach/Hopt (rédacteurs), *Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)* (Code de commerce : S.A.R.L. et Cie, clauses de commerce, droit bancaire et droit boursier, droit de transport (sans droit maritime); 31^{ème} édition entièrement remaniée et élargie, Munich, Editions C.H. Beck, 2003 (Précis de Beck; volume 9) ISBN: 3 406 50996 7

La 30^{ème} édition de cet important précis est parue en 2000 et a été commentée dans le Bulletin 4/2000, p. 333 ss.

La 31^{ème} édition est parue cette année et tient compte de la situation juridique avec état au mois de janvier 2003.

Dans la 31^{ème} édition, qui a de nouveau été considérablement élargie, apparaît nouvellement en tant que

rédacteur M. Hanno Merkt, LL.M., Professeur titulaire à l'université de Fribourg. Il est responsable du 3^{ème} livre, « Livres de commerce » (mis à part quelques exceptions qu'il a traitées avec M. Hopt), et de certaines parties du 4^{ème} livre, notamment des parties concernant le droit de transport et les dispositions relatives au droit des bilans.

La nouvelle édition tient compte, entre autres, de la réforme du droit des obligations de 2001. La loi relative à la modernisation du droit des obligations du 26 novembre 2001 a certes modifié uniquement certains points du Code de commerce, notamment dans le domaine de la vente commerciale, mais les conséquences de cette modification s'étendent sur l'ensemble du commentaire. Elles ont nécessité de nombreuses modifications matérielles ainsi que des modifications des références. Les rédacteurs ont profité de cette occasion pour entièrement remanier le commentaire relatif au Code de commerce (§§ 373-381) et le commentaire relatif au droit des commissions (§§ 383-406).

Dans le premier livre, de nombreuses parties portant sur le droit relatif aux représentants de commerce (§§ 84-92c) ainsi que le commentaire y relatif ont, de nouveau, fait l'objet d'un remaniement. Plus de 150 arrêts de tribunaux portant sur ce thème ont été introduits. Dans le domaine du droit relatif aux courtiers de commerce et du droit du travail, de nouveaux développements juridiques et de nouveaux arrêts de la Cour suprême ont dû être pris en compte.

Dans le deuxième livre de la 31^{ème} édition, le droit relatif aux groupements de sociétés de personnes a été entièrement réécrit. La jurisprudence de la Cour de justice européenne a, par ailleurs, une influence importante sur la théorie de siège allemande qui sera, à l'avenir, pleinement applicable uniquement aux Etats non membres de la Communauté européenne.

Dans le troisième livre ont surtout été intégrées les modifications apportées par la loi portant sur la réforme du droit relatif aux actions et aux bilans, à la transparence et à la publication. M. Merkt est, en tant que spécialiste du droit relatif aux sociétés et au marché des capitaux, particulièrement apte à traiter ce domaine juridique. Il continuera, à l'avenir, à suivre et à commenter les conséquences de l'ordonnance européenne du 19 juillet 2002 relative à l'application des normes européennes sur le droit allemand relatif aux bilans.

Dans le quatrième livre, la quatrième partie, opérations de transport de marchandises, est d'un intérêt particulier pour les lecteurs de ce Bulletin. Comme déjà mentionné ci-dessus, M. Merkt est responsable de cette partie. Après l'importante réforme du droit de transport en

1998, le droit de transport est entré, en Allemagne, dans une phase de consolidation. Il a cependant été nécessaire d'intégrer la nouvelle jurisprudence et la nouvelle littérature. Dans l'ensemble, il peut être constaté que l'importance du droit de transport autonome du Code de commerce allemand est lentement, mais continuellement effacée par le droit de droit international uniformisé, notamment par la CMR.

Finalement, il convient de mentionner qu'une grande partie des textes des lois annexes au Code de commerce à de nouveau été réécrite ou considérablement modifiée.

Le „précis“ au Code de commerce allemand compte désormais plus de 2000 pages. Nonobstant cela, ce commentaire éprouvé depuis des décennies, permet aux juristes intéressés, d'obtenir de manière optimale et rapidement un aperçu de la situation juridique, la nouvelle jurisprudence et littérature. Il constitue ainsi un instrument de travail indispensable qui peut être vivement recommandé.

(Traduction)

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par **Rita Bidinger**, avec la collaboration de **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, livraison complémentaire 1/03, état septembre 2003, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

L'ouvrage qui date de 1961 et dont la 2ème édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, compte 3'772 pages en deux classeurs. Une partie importante continue à être consacrée au commentaire de la loi allemande sur le transport des voyageurs (PBefG) dans sa version actuelle.

La livraison complémentaire 1/03 qui suit la livraison complémentaire 3/02 (v. Bulletin 1/2003, p. 15/16), comprend le nouveau commentaire d'une disposition qui règle la compensation au titre des charges résultant des missions de service public dans le cadre du transport d'écoliers, d'étudiants et d'apprentis par route (§ 45a PBefG).

Des dispositions parallèles se trouvent également dans le droit ferroviaire, à savoir dans la loi générale relative aux chemins de fer allemande et dans le règlement (CEE) 1191/69 du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par

chemin de fer, par route et par voie navigable dans la version du règlement (CEE) 1893/91.

Le concept part du principe que le transport d'écoliers, d'étudiants et d'apprentis à des tarifs réduits constitue un service attribué par l'Etat qui ne peut pas être fourni de manière à couvrir les frais et qui doit donc être rémunéré en conséquence. Il est expliqué en détail quelles entreprises peuvent, sous quelles conditions et en relation avec quels titres de transport, formuler une demande de compensation. La jurisprudence y relative est présentée de manière exhaustive.

Les détails concernant le calcul de la compensation sont définis dans une ordonnance (nationale) (« Ordonnance relative à la compensation des missions de service public dans le domaine des transports de voyageurs par route »), qui est également reproduite et commentée. Cette partie a également été entièrement remaniée eu égard à la modification de cette ordonnance de 1997 intervenue en 2002.

D'autres dispositions en rapport avec la loi relative au transport de voyageurs ont, à cette occasion, également été mises à jour.

L'accord relatif au transport de voyageurs en trafic transfrontalier non régulier par autobus (accord interbus), entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003, a été nouvellement introduit.

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

(Traduction)

Knorre Jürgen, Dr Temme Jürgen, Müller Peter, Dr Schmid Reinhard Th., Demuth Klaus, *Praxis-handbuch Transportrecht* (Manuel pratique du droit de transport), 3ème livraison complémentaire, Etat: juillet 2003, Editions C.H. Beck, Munich, ISBN 3-406-43892; ouvrage de base (classeur à feuillets mobiles en lin, 865 pages) auquel est intégré la 3^{ème} livraison complémentaire (175 pages) € 86.-

Le manuel paru sous forme de feuillets mobiles en 1999 (v. Bulletin 3/1999, p. 126), se fixe pour objectif de donner des solutions justes, conformément aux prescriptions juridiques en vigueur en Allemagne, à toutes les questions matérielles importantes qui se posent en matière de transport de marchandises. La structure

ordonnée ainsi que des exemples issus de la pratique facilitent les décisions quotidiennes dans le cadre de négociations concernant des opérations de transport, de contrats avec les commettants et des entreprises sous-traitantes, de la conclusion de contrats d'assurance, de l'examen des autorisations nécessaires, de l'assurance des droits de remboursement des frais et de dommages-intérêts ainsi que d'autres questions juridiques.

La forme de feuillets mobiles garantit, avec des livraisons complémentaires régulières, une actualité permanente (v. Bulletins 3/2000, p. 284/285 et 3/2001, p. 68).

La troisième livraison complémentaire contient notamment une version remaniée des explications dans la première partie „Structures de base et type d'activité des entreprises de transport ». Sous ce titre sont traités non seulement les différentes formes juridiques des activités de transport et de commission de transport, mais aussi les principes de la responsabilité du transporteur et du transitaire.

Les tendances et points de vue pouvant être reconnus dans la jurisprudence et la littérature depuis l'entrée en vigueur de la loi portant réforme du droit de transport (1.7.1998) sont présentés. Dans ce contexte, il convient de citer en particulier les connaissances et les conclusions suivantes :

1. Le point de vue jusqu'à présent clairement prédominant en ce qui concerne la nature juridique des *Allgemeine deutsche Speidteur-Bedingungen* (Conditions générales des transitaires allemands - ADSp) en tant réglementation juridique complète disponible qui, en vertu d'une soumission tacite est automatiquement applicable à la relation contractuelle, a dû être adapté eu égard à une décision prise par la Cour suprême allemande au début de l'année 2003. Selon cette décision, en cas d'une détérioration de la situation juridique du partenaire contractuel, ces conditions ne sont applicables que si elles ont été portées à la connaissance du partenaire contractuel « sous une forme imprimée particulière ».
2. Les cas, dans lesquels les tribunaux allemands sont partis d'une responsabilité illimitée des transporteurs et des transitaires en raison de la faute qualifiée, ont augmenté dans la mesure où cela constitue « plutôt la règle » que l'exception.
3. Cette évolution a été une des raisons pour lesquelles les assureurs de transport allemands

ont, à partir de 2003, restreint de différentes manières la couverture d'assurance des entreprises de transport. La gestion du risque revêt, par conséquent, une importance plus grande que jamais.

Ont nouvellement été introduites des explications concernant le transbordement de marchandises et l'ordonnance relative à l'accès à la profession dans le domaine du transport de marchandises par route.

L'appendice, dans lequel sont repris différents textes concernant le transport de marchandises – tant des textes légaux que des conditions contractuelles standardisées d'entreprises allemandes de transports de marchandises par route, de transitaires, de logistique et d'assurances, a été mis à jour et complété.

Le manuel s'adresse à des avocats, des entreprises de transport, des assurances et à toutes les personnes qui traitent des questions relevant du droit de transport. Il peut être constaté qu'il répond à son objectif, puisqu'il livre des réponses, du point de vue juridique, à de nombreuses questions de la pratique.

(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° 3006/2003, p. 691 – Contrat de transport : perte ou inexécution ?

Idem, n° 3012/2003, p. 786/787 – 10 questions sur le transport de conteneurs

Idem, n° 3014/2003, p. 819-822 – Le Fer découvre l'Amérique... (Spécial ferroviaire : Mon enfant, ma sœur... p. 819/820, Frappé par la grâce ! p. 820-822, M. Tilche)

Idem, n° 3015/2003, p. 839/840 – Pot de terre et pot de...fer. Didier Léandri – interview (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 4/2003, Responsabilité en cas de retards dans le transport international de voyageurs / *Verspätungshaftung im internationalen Personenverkehr* / *Liability for delays in international passenger transport* (T. Leimgruber)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 153/2003, S. 6 – Geplante Umsetzung des Montrealer Abkommens stößt auf Widerstand (A. Gran)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 153/2003, S. 6 – Geplante Umsetzung des Montrealer Abkommens stößt auf Widerstand (A. Gran)

Journal de l'OACI, Revue de l'Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, No. 5/2003, p. 24, 32/33 – Le cadre juridique du commerce international des aéronefs mérite d'être ratifié promptement (T. Pickering, J. Wool)

Rail international / Schienen der Welt, Bruxelles, Octobre/Oktobre 2003, p. 18-23 – La modification du paysage juridique du fret ferroviaire va bouleverser son mode de fonctionnement économique / Der neue Rechtsrahmen des Schienengüterverkehrs. Wirtschaftliche und rechtliche Auswirkungen (E. Berthier, J.-P. Lehman)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2003, S. 369-377 – Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen (C. Harms, M. Schuler-Harms); S. 383-386 – Die Verwendung der Kapitel I bis VI des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) als Modell europäischer Binnenschifffahrtsbedingungen. Vorschläge zur praktischen Umsetzung eines internationalen Übereinkommens vor dessen völkerrechtlicher Inkraftsetzung (T. Wieske)

Idem, Nr. 11-12/2003, S. 413-419 – Beweisfragen in Rechtsstreitigkeiten gegen den HGB-Frachtführer wegen Güterschäden (H. G. Bästlein, A. Bestlein); S. 419-435 – Die Nicht-Zurverfügungstellung des Beförderungsmittels zur vorgesehenen Zeit (K. Ramming); S. 436-443 – Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what will the changes be? (M. Clarke)

Verkehr, Wien, Nr. 1-2/2004, S. 9 – Perspektiven für ein gemeinsames Beförderungsrecht mit Russland (K. Spera)