



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**1/2004**

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

## Sommaire

### Communications de l'Office central

#### Ratification du Protocole 1999

Autriche et Slovénie, p. 1

### COTIF

#### Projet « Corridor I + »

3<sup>ème</sup> réunion de l'organe directeur – Vilnius, 12.3.2004 – p. 1

### Marchandises dangereuses

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

Genève, 3-10.12.2003, p. 3

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

Genève, 19-23.1.2004, p. 8

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

Barcelone, 3/4.3.2004, p. 10

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 17-19.2.2004 – p. 10

Groupe de travail « Transport intermodal et logistique » – Paris, 25.3.2004 – p. 11

#### Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Groupe des chemins de fer – Paris, 14.1.2004 – p. 11

Groupe de travail « Transport intermodal et logistique » – Paris, 24.3.2004 – p. 13

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

Rencontre OTIF-OSJD – Varsovie, 17.12.2003, et Berne, 10.3.2004 – p. 13

#### Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Cours de formation du CIT, p. 14

#### Groupe des chemins de fer du Moyen-Orient (DGMO)

16<sup>ème</sup> réunion du Groupe DGMO – Dammam (Arabie Saoudite), 19/20.1.2004 – p. 14

### Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne) – Arrêt du 26.6.2003 – Responsabilité du chemin de fer (CIM), perte partielle, droits d'accise – p. 16

Cour d'Appel d'Athènes – Arrêt du 26.2.2003 – Responsabilité du chemin de fer pour perte de la marchandise (CIM) – p. 20

Cour d'Appel d'Athènes – Arrêt du 28.2.2003 – Responsabilité du chemin de fer pour perte de la marchandise (CIM) – p. 21

### Informations diverses

Séminaire MAPS 2004 – « Rôle des transports ferroviaires dans la productivité nationale » – Tunis, 25/26.3.2004 – p. 23

### Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne, Juris-Classeur commercial, fascicules 615 (avec mise à jour 11, 2003 au 15.4.2003) et 616 (avec mise à jour 11, 2003 au 25.4.2003), p. 24

Dengler Michael F., Die Haftpflichtversicherung im privaten und gewerblichen Bereich (L'assurance responsabilité civile dans le domaine privé et professionnel), p. 25

Koller Ingo, Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport, (Droit de transport, commentaire sur les commissions de transport et le transport des marchandises), 5<sup>ème</sup> édition entièrement remaniée, p. 25

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS (Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer), nouvelle édition, y compris les modifications et compléments, état au 1.1.2004, p. 27

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 28

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

#### Ratification du Protocole 1999

Autriche et Slovaquie

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), l'Autriche et la Slovaquie ont déposé respectivement le 22 janvier 2004 et le 10 février 2004 l'instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup>.

L'Autriche a fait, au moment où elle a déposé son instrument de ratification, une déclaration en accord avec l'article 2, § 1 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), Appendice A à la COTIF, et en accord avec l'article 2, § 1 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic

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

international ferroviaire (CUI), Appendice E à la COTIF, dans la teneur de l'Annexe à ce Protocole.

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 Slovaquie est le 17<sup>ème</sup> Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

### COTIF

#### Projet « Corridor I + »

3<sup>ème</sup> réunion de l'organe directeur

*Vilnius, 12 mars 2004*

Le 12 mars 2004 s'est tenue la 3<sup>ème</sup> réunion de l'organe directeur (core team) qui avait été créé afin d'élaborer et de mettre en œuvre le projet. L'idée et la définition de base du projet remontent à une rencontre du Directeur général avec une délégation lituanienne sous la direction du Vice-Ministre des Transports, M. Ponomariovas, le 18 octobre 2002 à Vilnius, suite au cours de formation de l'OTIF à Pärnu/Estonie. Après une première concrétisation et une mise d'accord avec les Etats participants, l'Office central a, en février 2003, en accord avec le Ministère lituanien des Transports, qui s'était

déclaré disposé à assurer la direction, demandé officiellement aux Ministres des Transports des autres Etats baltes, ainsi qu'à ceux de la Pologne et de la Finlande, de bien vouloir soutenir le projet et de désigner des représentants dans l'organe directeur prévu. L'idée du projet peut être brièvement esquissée comme suit :

« La question du développement et de l'application des instruments de la COTIF (Règles uniformes dans le domaine de réglementation de la COTIF 1999) doit être intégrée dans le programme de réalisation du corridor paneuropéen I, ce avec trois orientations :

- projection d'un corridor I, élargi dans l'espace de l'OSJD, respectivement du SMGS/SMPS (région de St-Petersbourg) ;
- traiter et démontrer concrètement les obstacles au franchissement des frontières entre le domaine d'influence de la CIM et du SMGS, respectivement de la CIV et du SMPS (du point de vue du droit de transport et, en relation avec ce dernier, du point de vue de l'exploitation et de la technique) ;
- créer des conditions pour des transports directs sur l'ensemble du corridor (élargi) selon le régime de la CIM. »

Une participation de l'Office central au nom de l'OTIF est justifiée par la situation particulière des Etats baltes avec non seulement de nombreuses interfaces dans l'espace de transition des deux systèmes COTIF et OSJD, mais aussi en raison d'une situation de transition durable en bordure de l'UE élargie. Il peut être parti du principe que les résultats prévus seront d'une utilité générale, hormis le fait que se présente un « terrain d'exercice » idéal pour la coopération entre l'OTIF/CIM, CIV et l'OSJD/SMGS, SMPS, et la stratégie d'étendre le domaine d'influence de la COTIF à l'intérieur de l'espace de l'OSJD.

Une première rencontre de l'organe directeur s'est tenue au printemps 2003 à Vilnius et a conduit à la décision de procéder à une analyse de la situation à l'aide de trois groupes de travail, afin de disposer du matériel de base, à partir duquel différents traitements concrets pourront être définis. Ce travail de base n'a, par la suite, pas avancé comme prévu, non seulement pour des raisons linguistiques (étant donné qu'il avait été décidé de se baser, en principe, sur des documents en langue anglaise), mais parce qu'apparaissent déjà des intérêts différents au projet. L'Estonie et la Finlande ont rapidement adopté une position d'attente.

En ce qui concerne la participation de l'Office central, il n'y a toutefois pas eu de modification. L'intérêt a été maintenu et même renforcé par la décision du Comité de l'OSJD de pleinement s'engager. Il a été confirmé en relation avec la Conférence sur le droit de transport international ferroviaire qui s'est tenue à Kiev à l'automne 2003. Le projet « Corridor I + » a été introduit dans le programme de suivi de Kiev qui doit maintenant être mis en œuvre de manière ciblée et avec une large participation.

Malgré le fait qu'à l'occasion de la 2<sup>ème</sup> rencontre de l'organe directeur en septembre 2003, il avait été décidé de faire avancer le dépouillement du matériel au moyen de délais clairement définis, d'autres retards ont été enregistrés. Afin de disposer vraiment d'une base substantielle et déjà d'une première évaluation eu égard à l'élaboration de la suite du programme, la 3<sup>ème</sup> rencontre de l'organe directeur n'a pu avoir lieu que le 12 mars 2004, à nouveau sans la participation de l'Estonie et de la Finlande.

La date de cette 3<sup>ème</sup> réunion était néanmoins idéale dans la mesure où quelques jours auparavant, des décisions avaient été prises dans l'environnement proche du « Corridor I + » : en effet, le projet central du CIT pour une lettre de voiture commune CIM/SMGS dans le cadre du programme de suivi de la Conférence de Kiev a été lancé. En l'espace d'un an, un résultat concret doit être disponible, ce qui rend superflu des efforts correspondants propres dans le cadre du projet « Corridor I + ». Conjointement avec une délégation du Comité de l'OSJD, la participation de l'OTIF, respectivement de l'Office central, à un plan concernant les activités OTIF/OSJD en 2004, a été concrétisée. Là aussi, le projet « Corridor I + » est pris en compte.

Aujourd'hui, un matériel varié est disponible, qui offre un bon aperçu des problèmes et des nécessités notamment dans l'espace de transition des régimes juridiques CIM/CIV, d'une part, et SMGS/SMPS, d'autre part, outre une large palette de questions en suspens, comme par exemple en ce qui concerne la procédure douanière à la nouvelle frontière de l'UE ou l'interopérabilité dans le domaine de la technique et de l'exploitation en relation avec l'écartement large russe qui a une influence sur les Etats baltes.

L'objectif de départ d'une première phase du projet est certes atteint. Il est toutefois clairement apparu qu'il faudra, pour la prochaine phase, réexaminer en détail la manière dont le projet « Corridor I + » devra être effectivement défini dans un environnement qui, en tant que tel, est apparu plus clairement, mais qui

apparemment, nécessite, de sa part, un certain développement.

Avec vue sur un tel développement et le positionnement optimal correspondant du projet « Corridor I + », l'optique suivante semble donnée pour l'Office central :

- La partie ferroviaire du corridor paneuropéen I, dénommé « Rail Baltica », devrait recevoir, en tant qu'ensemble, vraisemblablement un degré organisationnel plus étendu et plus durable. Jusqu'à présent, « Rail Baltica » est certes en haut de la liste des priorités des projets d'extension ferroviaire de l'UE dignes d'être soutenus financièrement. En réalité, le projet se trouve encore dans un stade précoce, avec des projets partiels poursuivis principalement au niveau national.
- En raison, précisément, du fait que de nouvelles conditions déterminantes en ce qui concerne l'infrastructure de l'axe de la « Rail Baltica » se feront attendre encore des années, il devrait être tenté, parallèlement au projet d'infrastructure sur cet axe, de relancer de manière décisive l'activité des chemins de fer. Il existe, à cette fin, des propositions qui découlent d'une initiative semblable et qui poursuivent, pour l'essentiel, l'idée d'un « one stop-shop » pour le trafic international. La condition pour la mise en œuvre serait l'existence d'un seul opérateur responsable.

Des initiatives en la matière ne sont, bien sûr, pas directement l'affaire de l'Office central, respectivement de l'OTIF. Le projet d'infrastructure doit, dans la phase actuelle, être clairement de la compétence des Etats participants avec probablement une première priorité sur le parcours entre la Pologne et la Lituanie. Le transport et les problèmes pratiques de l'établissement d'une solution sous forme de « one stop-shop » relèvent de la compétence des chemins de fer, avec là aussi, tout d'abord une priorité sur le parcours entre la Pologne et la Lituanie.

A partir de ces énoncés, le projet « Corridor I + », avec participation de l'OTIF, respectivement de l'Office central, peut se concentrer sur :

- une documentation et instruction détaillée pour le personnel des gares des Etats baltes, qui doivent être en mesure d'appliquer, au quotidien, efficacement et sans faute la CIM/CIV ;

- la mise à disposition des produits du CIT en langues anglaise et russe, afin de les rapprocher le plus possible des besoins des utilisateurs ;
- « best practice », dans le cadre du passage des frontières / procédures douanières (« steamlined procedures ») ;
- des obstacles particuliers, « best practice », en ce qui concerne l'interopérabilité technique, notamment dans le cadre du passage de l'écartement normal à l'écartement large ;

le tout dans le contexte de la coopération OTIF/OSJD ainsi que dans le cadre du programme de suivi de Kiev, notamment en complément au projet du CIT pour une lettre de voiture CIM/SMGS commune.

La position esquissée ci-dessus devra encore être concrétisée et assurée lors d'une prochaine réunion de l'organe directeur du projet « Corridor I + », tout en essayant de convaincre l'Estonie et la Finlande à participer de nouveau aux travaux. Les conditions seront alors définitivement remplies pour réaliser les différents travaux partiels, avec des responsabilités clairement définies et une planification appropriée. Dans ce contexte, il est possible d'espérer que, dans la mesure du nécessaire, des moyens financiers de la part de la Commission européenne seront alors disponibles.

Selon l'idée de l'Office central, l'organe directeur, sous la direction et le secrétariat de la Lituanie, devrait être maintenu. Il devrait toutefois coordonner les différentes actions, avec une organisation et un financement spécifique, uniquement dans la mesure du nécessaire et les préparer en vue d'une utilité aussi large que possible. (Traduction)

## Marchandises dangereuses

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

24<sup>ème</sup> session

*Genève, 3-10 décembre 2003*

Les experts ou observateurs de 27 pays et 23 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette deuxième session de la nouvelle période biennale 2003-2004.

## Méthodes de travail

33 documents officiels et le double de documents informels INF. figuraient à l'ordre du jour. Cette méthode de travail est en soi critiquable, car les documents informels ne sont publiés pour la plupart qu'en anglais et de surcroît que très tardivement. Elle présente cependant l'avantage de mettre moins à contribution les services de traduction, car il serait peu approprié de faire traduire de longues propositions qui risqueraient d'emblée d'être rejetées. Ainsi, lorsqu'un pays demande qu'une question soit mise à l'ordre du jour, il présente d'abord un document officiel dans lequel il informe sur ses intentions. Il soumet ensuite plus tardivement un document informel dans lequel il présente des propositions sur les principes en souhaitant recevoir des prises de position sous forme de documents informels ou oralement pendant la session, sur la base desquelles il soumettra une proposition officielle de texte. C'est la raison pour laquelle des décisions définitives ne seront prises que lors des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> sessions et que peu de textes ont été adoptés lors des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> sessions de la période biennale.

## Artifices de divertissement et émulsions à base de nitrate d'ammonium

Le groupe de travail ad hoc a poursuivi ses travaux, sans les achever pour ce qui concerne le classement des artifices de divertissement. La prochaine session plénière devrait pouvoir prendre une décision définitive pour ce qui est des émulsions.

## Evaluation des prescriptions de l'ONU relatives aux emballages

Sur la question de savoir s'il convenait de créer un groupe de travail pour examiner les questions techniques et éditoriales exposées, le Sous-comité a accepté qu'elles soient discutées par un groupe de correspondance ouvert à toutes les délégations du Sous-comité qui serait mené par l'expert des Pays-Bas, mais que toute proposition d'amendement résultant des travaux de ce groupe devrait faire l'objet d'une proposition officielle à soumettre au Sous-comité. Celui-ci pourrait alors décider s'il y a lieu d'examiner ces propositions en plénière ou de les confier à un groupe de travail.

En ce qui concerne la proposition du Royaume-Uni de simplifier la section 6.1.5 relative aux épreuves sur les emballages et d'introduire des références à la norme ISO 16104, plusieurs délégations ont estimé que cette norme n'est pas tout à fait conforme aux prescriptions actuelles du chapitre 6.1 et qu'il n'est donc pas

acceptable d'y faire référence. Certains des amendements proposés entraîneraient des modifications de fond par rapport au système d'épreuves actuel qui n'avaient pas été discutées par le Sous-comité.

D'autres délégations ont indiqué qu'elles ne souhaitent pas avoir à se conformer à deux systèmes proches mais différents d'épreuves pour les emballages, et ont déploré que les travaux de l'ISO fassent double emploi avec ceux du Sous-comité. Une meilleure liaison entre le Sous-comité et le Comité technique ISO TC 122 est donc souhaitable pour veiller à ce que les normes ISO soient tout à fait compatibles avec le Règlement type, et pour assurer qu'elles viennent compléter les prescriptions réglementaires sans les contredire ni les répéter.

En ce qui concerne la proposition du Royaume-Uni et de l'Allemagne de placer les prescriptions en matières d'épreuves des chapitres 6.1, 6.3, 6.4, 6.5 et 6.6 dans le Manuel d'épreuves et de critères, les représentants de l'UIC et de l'ICCR ont indiqué que, pour les utilisateurs, il est préférable que toutes les prescriptions en matière d'emballage soient regroupées car il n'est pas commode d'avoir à se référer à des ouvrages différents. D'autres délégations ont estimé qu'il s'agirait là d'un exercice éditorial qui demanderait beaucoup de travail au Sous-comité, au secrétariat et aux organisations modales, et se sont demandé si un tel travail est justifié puisque la présentation actuelle des prescriptions ne pose pas de problème fondamental.

## Épreuves de performance (épreuves de vibration et de perforation)

Les experts de l'Espagne et de la France ont présenté les résultats des épreuves qu'ils avaient effectuées respectivement pour la perforation et la vibration sur des emballages répondant à des modèles types ONU approuvés et qui montraient que certains des emballages portant la marque UN ne résistent pas à ces épreuves.

Les avis étaient partagés sur ces questions. Pour l'épreuve de perforation, certaines délégations ont estimé que la réduction des épaisseurs minimales de paroi de fûts métalliques en employant des matériaux ou techniques permettant aux emballages de résister à l'épreuve de chute augmentait les risques de perforation. D'autres étaient d'avis que les accidents de perforation étaient dus à une manipulation incorrecte.

Il a été relevé que les accidents dus à des défaillances des emballages étaient extrêmement rares et que, lorsqu'ils se produisaient, ils étaient en général davantage liés à une défaillance des systèmes de

fermeture. De ce fait, plusieurs délégations ne voyaient pas l'intérêt de prévoir des épreuves supplémentaires.

Pour l'épreuve de vibration, certaines délégations ont estimé que les résultats exposés montraient que les épreuves auxquelles avaient été soumis les emballages n'étaient pas représentatives des conditions normales de transport car, si elles l'étaient, l'on constaterait beaucoup plus de problèmes de fuites ou de déformation d'emballage en cours de transport. D'autres ont estimé que si les emballages ne sont pas soumis à des contraintes de vibration ou de chocs répétitifs importantes lorsqu'ils sont acheminés par rail ou sur autoroute, ils devraient cependant résister à des vibrations et chocs répétitifs divers dans les conditions que l'on peut rencontrer en transport maritime ou sur des routes accidentées ou mal entretenues.

Le Président a souhaité que ces questions ne soient discutées en séance plénière que sur la base de propositions concrètes d'amendements au Règlement type. À la demande de l'expert de la France, il a invité tous les experts et représentants de l'industrie qui possèdent des données d'épreuves de vibration ou de perforation à les communiquer, ce qui devrait permettre aux experts intéressés de fixer des paramètres d'épreuve et des critères et de préparer des propositions concrètes.

### **Matières dangereuses emballées en quantités limitées**

Le Sous-comité a pris note du rapport du groupe de travail informel qui s'était réuni, à l'invitation de l'expert du Canada, à Ottawa, du 22 au 24 octobre 2003.

Les débats ont montré qu'il existait toujours de profondes divergences de vues entre experts sur la façon d'assurer une harmonisation des différentes prescriptions actuellement applicables suivant les modes de transport, notamment sur la question de savoir s'il y avait lieu de prendre en compte, en plus des marchandises dangereuses totalement exemptées, trois catégories différentes de marchandises partiellement exemptées, à savoir les quantités limitées, les quantités exceptées et les biens de consommation.

Certaines délégations ont estimé que chacune de ces catégories correspondait à des situations pratiques précises que l'on ne pouvait pas réglementer de la même façon. D'autres étaient opposées à cette catégorisation qui compliquerait inutilement la réglementation. Il serait en outre d'autant plus difficile d'appliquer la réglementation que la définition de chacune des catégories demeurerait sujette à interprétation.

Après de longues discussions, l'expert du Royaume-Uni a proposé de réunir à nouveau le groupe de travail au début de 2004. Les experts de la France et du Canada ont proposé quant à eux de rédiger une proposition officielle sur la base des résultats obtenus jusqu'à présent par le groupe de travail.

Le Sous-comité a préféré l'option proposée par les experts de la France et du Canada. Ceux-ci devraient préparer rapidement un texte qui sera diffusé auprès de toutes les délégations pour commentaires éventuels, puis également, le plus rapidement possible et bien avant la date limite de soumission, une proposition qui tiendrait compte de ces commentaires dans la mesure où ils sont compatibles avec les conclusions du groupe de travail. Chaque délégation aura alors le loisir, si elle le désire, de soumettre d'autres commentaires écrits ou des propositions alternatives suffisamment à temps pour que ces propositions fassent l'objet de documents officiels.

### **Harmonisation avec le Système Général Harmonisé de Classification et d'Étiquetage des produits chimiques (SGH)**

Plusieurs délégations ont estimé qu'il n'était pas justifié d'étendre le champ d'application du Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses à toutes les matières de la catégorie 4 du SGH, à savoir celles qui ont un point d'éclair supérieur à 60 °C et inférieur ou égal à 93 °C. Ceci obligerait à vérifier le classement d'une multitude de produits chimiques et à effectuer des reclassements et il en résulterait des coûts supplémentaires pour le secteur d'activité concerné. À titre d'exemple, en Europe, la limite supérieure de 100 °C avait été abaissée à 60 °C en 1995 par souci d'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU, et cela n'avait pas entraîné de problèmes de sécurité. Cette extension n'a finalement pas été retenue.

**Remarque de l'Office central :** cependant, dans le RID/ADR, l'on a fait une exception pour le carburant diesel, le gazole et l'huile de chauffe légère avec un point d'éclair supérieur à 61 °C, sans dépasser 100 °C, qui sont toujours considérés comme des matières dangereuses.

Le Sous-comité a noté avec préoccupation que le Groupe de travail OCDE de coordonnateurs nationaux du programme de lignes directrices pour les essais avait décidé de créer un groupe spécial d'experts sur la caractérisation des dangers physiques dans le cadre du Groupe d'experts international sur les risques d'explosion des matières instables (IGUS). Ceci impliquait que l'IGUS, au lieu de travailler comme un

groupe indépendant à même de contribuer aux travaux du Sous-comité comme il l'avait fait fructueusement par le passé, devrait désormais opérer au sein d'une structure intergouvernementale de l'OCDE conformément aux règles de l'OCDE en matière de conduite des travaux et de présentation des rapports.

Rappelant que le Sous-comité du SGH était convenu que toute nouvelle question concernant les dangers physiques devrait désormais être d'abord portée à l'attention du Sous-comité du SGH qui la renverrait au Sous-comité du transport des marchandises dangereuses pour décision à prendre, le Sous-comité a estimé que la création d'un tel groupe spécial de l'OCDE pourrait entraîner des doublons inutiles dans les travaux et les compétences de l'IGUS et des Sous-comités du SGH et du transport des marchandises dangereuses, ainsi que des complications dans leurs relations et dans le processus de décision.

Le Sous-comité a exprimé le vœu que le Sous-comité du SGH réaffirme que toutes les questions concernant les dangers physiques seraient portées à l'attention du Sous-comité du transport des marchandises dangereuses pour règlement.

Dans le contexte des risques pour l'environnement aquatique, certaines délégations ont estimé que, puisque le critère de classement par l'industrie elle-même avait été introduit dans le Règlement type pour les risques pour l'environnement aquatique, ce qui permettait à l'industrie de classer les polluants de l'environnement aquatique dans la classe 9, sous les numéros ONU 3077 ou 3082, il n'était pas nécessaire d'inclure des dispositions complémentaires comme le proposaient les Pays-Bas. Certaines d'entre elles étaient conscientes que l'identification des risques pour l'environnement aquatique était pertinente pour le transport maritime, mais estimaient qu'elle était superflue pour les autres modes de transport puisque, selon le paragraphe 2.0.1.2, de nombreuses matières affectées aux classes 1 à 9 sont considérées, sans étiquetage supplémentaire, comme étant dangereuses pour l'environnement. Elles ont fait observer que l'application des critères du SGH, telle qu'elle est reflétée dans le chapitre 2.9 du Règlement type et dans la révision qui en résulte des dispositions sur l'étiquetage, faisait l'objet de débats au sein de l'OMI et ont estimé que le Sous-comité devrait attendre l'issue de ces débats.

Le Sous-comité a cependant noté que, selon l'OMI, le Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI attendait que les Sous-comités ONU d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général

harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques adoptent un marquage SGH pour les polluants marins avant de recommander au Comité de la sécurité maritime de l'OMI d'envisager d'adopter le même marquage et de supprimer l'actuelle marque OMI de polluant marin.

Plusieurs délégations ont fait état des difficultés pratiques rencontrées lorsqu'il a fallu appliquer le système de classement par l'industrie elle-même des matières dangereuses pour l'environnement. Contrairement aux matières susceptibles de présenter d'autres types de risques, la libération dans le milieu aquatique de tous types de produits chimiques ou industriels ou même de denrées alimentaires peut être considérée comme une cause potentielle de dommages pour l'environnement, de sorte que ces produits devraient être soumis à des essais coûteux avant de faire l'objet d'un transport. Compte tenu des enseignements tirés du Code IMDG ainsi que du RID et de l'ADR, ces délégations ont considéré qu'il serait plus pratique de procéder étape par étape avec des listes exclusives, ou indicatives, de matières définies comme répondant aux critères du SGH, listes qui pourraient être élargies en fonction des enseignements qui seraient tirés des essais.

Il avait été rappelé aussi qu'un certain nombre de matières des classes 1 à 9 avaient déjà été définies comme dangereuses pour le milieu aquatique par l'OMI et la Communauté européenne et que, puisque de nombreux pays s'étaient engagés à appliquer les critères du SGH aux fins du stockage et de l'approvisionnement, de nouvelles données seraient bientôt disponibles et il serait aussi possible d'identifier ces matières en vertu des règlements sur les transports.

Enfin, le Sous-comité a décidé à la majorité des voix que toutes les matières dangereuses pour le milieu aquatique, qu'elles relèvent des classes 1 à 8 ou de la classe 9 seulement, devraient être identifiées comme telles au moyen d'une étiquette ou d'une marque SGH conformément aux règlements sur les transports. L'experte des Pays-Bas a été invitée à réviser sa proposition en fonction de certaines observations qui ont été faites et à communiquer au Sous-comité une liste des matières déjà identifiées comme répondant aux critères SGH de risque pour le milieu aquatique.

### **Matières toxiques à l'inhalation**

La proposition des Etats-Unis de signaler dans le document de transport qu'il s'agit d'une matière toxique à l'inhalation et celle du CTIF (représentant les pompiers) de prévoir en outre à cet effet un étiquetage

distinct, n'ont pas trouvé grâce aux yeux des fonctionnaires ministériels. Douillettement calfeutrés dans leur bureau et non confrontés aux risques, ils ne sont guère préoccupés de la santé des forces d'interventions ...

### **Procédure de notification des incidents**

Le Sous-comité a pris note des procédures à suivre pour rendre compte des incidents/accidents énoncées dans le RID et dans l'ADR selon lesquelles certains incidents et accidents doivent être signalés par les transporteurs aux autorités compétentes du pays où ils se produisent. Le cas échéant, l'autorité compétente du pays concerné doit établir un rapport à l'intention du secrétariat, dans un format normalisé, aux fins d'information des autres Parties contractantes.

Le Sous-comité a également pris note du fait que l'OMI avait aussi mis au point des procédures de rapport visant à permettre la mise en œuvre des déclarations d'accidents/incidents prescrites par les Conventions MARPOL et SOLAS (MSC) et que des prescriptions en matière de notification ont également été incorporées dans les Instructions techniques de l'OACI.

Plusieurs experts ont reconnu l'utilité de rassembler des statistiques et des rapports d'accident au niveau national pour déterminer les lacunes des règlements en matière de sécurité. Toutefois, certains ont exprimé des doutes quant à la nécessité de transmettre tous les rapports au Secrétariat des Nations Unies, dans la mesure où cela impliquerait une charge administrative pour les autorités compétentes et pour le secrétariat proprement dit et où ces rapports sont parfois disponibles sur des sites Web nationaux. En revanche, certaines délégations ont estimé qu'il serait difficile de tirer des conclusions de ces rapports et de ces statistiques si aucun mécanisme n'était instauré pour les porter systématiquement à l'attention du Sous-comité.

D'autres avis ont été exprimés sur la proposition de l'industrie chimique américaine, par exemple que les transporteurs, mais aussi le cas échéant les chargeurs, devraient signaler les incidents aux autorités compétentes, qu'il faudrait établir des critères harmonisés relatifs aux obligations de rapport, que les rapports devraient être normalisés et qu'aucune marchandise dangereuse ne devrait être exclue de l'obligation de rapport.

D'autres délégations ont estimé qu'étant donné le nombre des systèmes de notification existants il serait très difficile de mettre au point un système multimodal

dans le Règlement type. Une simple note dans le chapitre 7.1.1 recommandant que les entités modales et les organismes nationaux créent des mécanismes de réception des rapports sur les incidents majeurs suffirait.

### **Normalisation des consignes d'urgence**

Le représentant du CTIF a indiqué qu'il avait besoin du soutien des membres du CTIF, d'organisations telles que l'UIC et le CEFIC et des gouvernements participant à l'élaboration et à l'actualisation du Guide nord-américain des mesures d'urgence pour harmoniser au niveau mondial les systèmes d'information à l'intention des équipes de premiers secours.

Il a été rappelé que le Sous-comité avait accepté d'inscrire la normalisation des consignes d'urgence à son programme de travail pour l'exercice biennal en cours, à condition que celle-ci soit inspirée du Guide nord-américain des mesures d'urgence et qu'elle présente un intérêt pour le Sous-comité, notamment au plan des modifications à apporter au Règlement type.

Le représentant du CTIF a été invité à poursuivre ses travaux en la matière en association avec les experts et organisations intéressés et à présenter des propositions concrètes pour examen par le Sous-comité.

### **Différences entre le Règlement type de l'ONU et les règlements modaux**

Le Sous-comité a remercié le représentant de la FIATA pour la comparaison détaillée de la liste des marchandises dangereuses du Règlement type et les listes des différents règlements modaux (RID, ADR, Code IMDG, instructions techniques de l'OACI, règlements de l'IATA).

Il a toutefois été noté que les très nombreuses différences relevées par la FIATA ne posaient pas nécessairement des problèmes d'harmonisation. Certaines résultaient simplement d'une présentation différente des rubriques des listes de marchandises dangereuses dans les divers règlements modaux visant à en faciliter l'utilisation ou pour tenir compte des conditions spécifiques de tel ou tel mode de transport, qui sont sans objet pour le transport multimodal (p. ex. diviser les rubriques n.s.a. dans le RID/ADR pour refléter tous les cas possibles de classement et les conditions de transport dans des citernes RID/ADR). D'autres avaient déjà été examinées lors de l'exercice précédent et ne devraient plus exister dans les versions 2005 des règlements modaux (p. ex. celles qui concernent l'état physique). Enfin, d'autres avaient été

introduites délibérément par les organismes intergouvernementaux responsables des règlements modaux à cause d'éléments spécifiques qu'il fallait prendre en compte au niveau modal ou au niveau régional.

Le secrétariat a présenté un document expliquant la raison d'être de tous les écarts recensés et indiquant les mesures que l'on pouvait – ou ne pouvait pas – prendre pour résoudre les problèmes que cela posait.

Le représentant de la FIATA a été invité à préparer un nouveau document qui tienne compte des explications données, recense les problèmes qui subsistaient après la comparaison des versions 2005 des règlements modaux et de la treizième édition révisée du Règlement type et analyse avec soin la véritable signification de ces divergences en ce qui concerne l'harmonisation.

### **Demandes de statut consultatif**

L'expert des États-Unis d'Amérique a demandé quels étaient les critères d'octroi du statut consultatif. Un membre du secrétariat a expliqué que, s'agissant des organisations non gouvernementales non dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social, il appartenait au Sous-comité de décider si une ONG pouvait participer à ses travaux, la décision devant néanmoins tenir compte des principes énoncés dans les première et deuxième parties de la résolution 1996/31 du Conseil en date du 25 juillet 1996.

Le secrétariat a également expliqué qu'en vertu du paragraphe 9 de la résolution 1996/31, les organisations ayant des objectifs, des intérêts et des idées fondamentales semblables dans un domaine donné pouvaient constituer un comité mixte ou tout autre organe autorisé à tenir des consultations au nom du groupe, et que cette pratique avait toujours été encouragée par le Sous-comité.

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

*Genève, 19-23 janvier 2004*

26 États membres de l'ADR, 10 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé aux travaux de cette 75<sup>ème</sup> session sous la présidence de M. Franco (Portugal). Cette session était presque exclusivement consacrée à l'approbation des textes adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2003 et plus particulièrement ceux relatifs à l'harmonisation

avec la 13<sup>ème</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU.

### **Protocole d'amendement de 1993**

11 ans plus tard, sur les 38 États membres, 12 n'ont toujours pas déposé l'instrument juridique approprié pour que le Protocole puisse entrer en vigueur!!!

### **Amendements provenant de la Réunion commune**

Le groupe de travail a approuvé la quasi totalité de ces amendements et repris à son compte la plupart des décisions de la Commission d'experts du RID (v. Bulletin 4/2003, p. 73-76). Il a cependant adopté une mesure transitoire pour les piles au lithium construites avant le 1<sup>er</sup> juillet 2003 qui n'ont pas été éprouvées selon les nouvelles dispositions. Il s'agissait en l'occurrence de palier à un oubli dans l'édition 2003. Pour les nouvelles dispositions concernant la compatibilité chimique entre les matières à transporter et les matériaux des emballages et des GRV, le groupe de travail a également convenu de prévoir une mesure transitoire pour les emballages déjà construits. Dans les deux cas, il en sera tenu compte dans le RID. En ce qui concerne l'alternative d'indiquer dans le document de transport, soit la date d'établissement du document de transport, soit la date d'acceptation au transport, pour se conformer au Règlement type d'une part et à l'article 11, § 5 de la CIM d'autre part, le groupe de travail ne s'est pas rallié au RID, en raison des problèmes liés à l'interprétation au cours des contrôles. Le statu quo sera ainsi maintenu pour le RID, c.-à-d. que l'article 11, § 5 de la CIM reste d'application.

### **Sécurité dans les tunnels routiers**

(v. Bulletin 2/2003, p. 21-22)

Le groupe de travail s'est félicité de la proposition du secrétariat qui donne suite au mandat qui lui avait été confié à la dernière session. Malgré la difficulté de la tâche, cette proposition reflétait fidèlement les conclusions du groupe de travail informel de Feldkirch (12-14.5.2003) et les transposait de manière conviviale dans l'ADR tout en l'élargissant à des perspectives de restrictions autres que celles relatives au passage de tunnels routiers dans un souci d'harmonisation et de facilitation du trafic.

Le représentant de la Suisse a indiqué que son pays est particulièrement concerné par la question de la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels. Tout en appréciant la difficulté de la tâche à

laquelle s'était attelé le secrétariat, et notant que le résultat était basé sur les décisions du groupe de travail à sa dernière session, il a réitéré ses réserves sur les conclusions du groupe de travail informel de Feldkirch et l'approche préconisée par l'OCDE/AIPRC. En particulier, aucun texte ne devrait être ajouté au chapitre 1.9. À son avis, et compte tenu de l'expérience des services d'urgence dans son pays, l'approche de l'OCDE/AIPRC basée sur trois risques principaux (explosion, fuite de gaz toxique et incendie) est trop simpliste : il conviendrait en effet par exemple de tenir compte des dangers présentés par les matières corrosives non toxiques, notamment la réaction avec l'eau. Par ailleurs l'affectation de matières dangereuses aux groupes de l'OCDE/AIPRC telle que préconisée par le Groupe de Feldkirch ne lui paraissait pas assez complète, les expériences d'accident du tunnel du Mont Blanc et du tunnel du Gothard démontrant que toute matière combustible, et pas seulement les matières inflammables des groupes d'emballage I ou II, présentent un risque d'incendie. Dans cet ordre d'idée il estimait qu'il devrait également être possible de restreindre l'accès aux tunnels des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Il estimait que chaque pays devait rester souverain en la matière.

La représentante de l'IRU a déclaré que la situation actuelle où chaque restriction est décidée au niveau national ou local sans aucune logique systématique dans la prise de décision n'est pas soutenable et entrave de manière importante et injustifiée les transports internationaux. Elle s'est donc félicitée des perspectives d'harmonisation offertes par les conclusions du groupe de travail de Feldkirch et la proposition du secrétariat.

Le groupe de travail est convenu que la question est compliquée et nécessite davantage de réflexion. Une nouvelle session du groupe de travail sur les tunnels devrait être prévue assez rapidement pour examen des différents documents soumis, sur la base d'un mandat qui devrait être déterminé à la prochaine session. Le représentant de la Suisse a proposé d'organiser le cas échéant cette nouvelle session.

### **Programme de travail**

Le groupe de travail a adopté le projet de programme de travail pour l'activité "02.7 TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES" tel que préparé par le secrétariat pour la période 2004-2008 à l'intention du Comité des transports intérieurs.

Il a été noté que la partie relative à la Réunion spéciale d'experts sur le suivi de la mise en œuvre de la

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport des marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) relève exclusivement des prérogatives du Comité et le groupe de travail s'est donc abstenu sur cette partie.

Le groupe de travail a noté la proposition du Gouvernement des Pays-Bas, appuyée par le représentant de l'Allemagne, de supprimer la session de mai 2004. Il serait de toute façon trop tard pour adopter des amendements entrant en vigueur en 2005, et il resterait trois sessions en 2004-2005 pour les amendements de 2007.

Certaines délégations ont noté que cette proposition était justifiée lorsqu'elle avait été rédigée, mais que depuis lors plusieurs nouvelles propositions d'amendement avaient été soumises sous forme de documents informels. En outre une dizaine de propositions officielles n'ont pas été traitées sous le point 5 (b) (propositions diverses) faute de temps à la présente session. Enfin la question du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels revêt une importance politique particulière. Si le mandat du groupe de travail informel sur les tunnels ne pouvait être discuté qu'en novembre 2004, ce groupe ne pourrait pas se réunir auparavant et la question risquait alors ne pas pouvoir être réglée pour 2007.

Pour ce qui est de la proposition de la Belgique de décider de manière systématique la réduction du nombre ou de la durée des réunions pour l'avenir, plusieurs délégations ont estimé qu'il serait préférable d'envisager des réductions éventuelles au cas par cas avant chaque période biennale suivant le programme de travail prévu plutôt que de manière systématique.

Le groupe de travail a finalement décidé à une forte majorité que la session de mai 2004 devrait être maintenue, mais que les deux derniers jours de la semaine pourraient être consacrés aux travaux relatifs aux tunnels à un niveau subsidiaire d'experts après définition du mandat en session plénière. Ceci permettrait d'assurer une meilleure participation des pays intéressés tout en évitant des frais supplémentaires de déplacement qui seraient occasionnés par un groupe informel qui se réunirait ailleurs.

### **Amendements de 2005**

Le groupe de travail a prié le secrétariat de préparer une liste récapitulative de tous les amendements qu'il a adoptés pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005 afin

qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle conformément à la procédure de l'article 14 de l'ADR que, selon l'usage, le Président se chargera de transmettre au dépositaire par l'entremise de son Gouvernement. La notification devra être diffusée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2004 en mentionnant la date prévue d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Le groupe de travail a également prié le secrétariat de publier le texte récapitulatif de l'ADR tel qu'il sera modifié le 1<sup>er</sup> janvier 2005 suffisamment à l'avance pour préparer sa mise en oeuvre effective avant l'entrée en vigueur desdits amendements.

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

*Barcelone, 3/4 mars 2004*

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

- session du Sous-comité d'experts de l'ONU (décembre 2003, v. p. 3) ;
- 40<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (novembre 2003, v. Bulletin 4/2003, p.73-76).

Au titre de cette 40<sup>ème</sup> session, le groupe a considéré, en ce qui concerne les nouvelles dispositions sur la formation du personnel, que les réseaux doivent examiner si la formation existante doit être adaptée aux nouvelles dispositions. Il a en outre estimé que la formation du personnel devrait aussi s'appliquer aux autres intervenants comme le remplisseur, notamment pour les citernes, car il existe en Allemagne des directives émises par l'industrie chimique allemande. Une telle formation devrait être envisagée en collaboration avec l'IRU et le CEFIC.

Dans le contexte du groupe de travail « Analyse de risque standardisée », mis sur pied par la Commission d'experts du RID et relatif au nouveau chapitre 1.9 « Restrictions de transports par les autorités compétentes », il a décidé que l'UIC sera représentée par plusieurs experts en la matière (Railion Pays-Bas, CFF et Railion Deutschland). Considérant que la notion de « risque inacceptable » n'avait pas été fondée sur des faits réels, mais sur des hypothèses approximatives et exagérées qui ne sont pas en rapport avec la réalité, il a pris l'initiative d'envoyer aux réseaux un questionnaire sur les accidents graves qui ont eu lieu ces dernières décennies et qui sont déterminants pour les analyses de risques. C'est sur cette base que l'on pourra établir une

norme, et non sur des hypothèses qui ont été utilisées dans certains Etats. Le questionnaire portera sur les groupes de matières les plus dangereuses (gaz et matières liquides inflammables et/ou toxiques).

En ce qui concerne les obligations du transporteur relatives aux vérifications que doivent effectuer les réseaux de départ, le groupe a adopté la version révisée de la Fiche UIC 471-3 O dont il est référé dans le RID, compte tenu des nouvelles dispositions adoptées par la Commission d'experts du RID pour la version 2005 du RID.

### **Coopération avec les organisations et associations internationales**

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

#### **Comité des transports intérieurs (CTI)**

66<sup>ème</sup> session

*Genève, 17-19 février 2004*

L'OTIF a été représentée à la 66<sup>ème</sup> session du Comité des transports intérieurs, qui s'est tenue à Genève du 17 au 19 février 2004.

Outre la tenue d'une table ronde sur les systèmes de transports intelligents, la session a été marquée par de longues discussions au sujet de la résolution sur la facilitation des transports routiers internationaux et de la délivrance de visas aux conducteurs routiers professionnels, questions hautement sensibles pour la délégation de la Fédération de Russie, notamment. Les discussions sur certains points inscrits à l'ordre du jour ont, par conséquent, dû être limitées à l'extrême.

Le Comité des transports intérieurs a adopté les Recommandations du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels ferroviaires. En outre, le Comité a pris note de la Directive de l'UE sur la sécurité ferroviaire dont est actuellement saisi le Parlement européen et, compte tenu de l'importance des travaux du Groupe pour la sécurité des chemins de fer dans la région de la CEE/ONU, a recommandé que le Groupe poursuive ses travaux, en examinant des questions telles que les différentes méthodes d'analyse des risques ainsi que d'autres aspects pertinents de la sécurité des tunnels ferroviaires.

En ce qui concerne les transports par chemin de fer, le Comité des transports intérieurs a approuvé l'arrangement avec la CEMT (v. à ce sujet Bulletin 4/2003, p. 76). Il s'est, par ailleurs, notamment félicité de l'initiative de l'OSJD d'accélérer les préparatifs d'une réunion internationale sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire, avec la participation la plus large possible notamment des gouvernements, des compagnies de chemin de fer, des douanes, de la police, de l'OSJD, de l'OTIF et de l'UIC.

Le Comité des transports intérieurs a, également, entériné les propositions relatives au nouveau titre du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (anciennement transport combiné) et à la nouvelle portée des travaux du Groupe de travail ainsi que celles concernant les modalités de coopération avec la CEMT. Il a, d'autre part, décidé de proroger d'une année le mandat du Groupe spécial d'experts sur les régimes de responsabilité civile. Il a, enfin, approuvé sans réserve la décision du Groupe de travail de suivre étroitement toutes les activités entreprises dans ce domaine, en particulier, par la CNUDCI, et a recommandé la réalisation d'enquêtes sur l'opportunité de régimes de responsabilité civile régissant les opérations de transport en Europe.

En matière de facilitation du passage des frontières, le Comité des transports intérieurs a été informé de l'approbation de principe par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, en février 2004, du texte définitif du projet de Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS. Il a noté que le projet de Convention lui serait soumis, pour adoption, à sa 67<sup>ème</sup> session, en février 2005. Il a, enfin, entériné la recommandation du Groupe de travail tendant à ce que les pays concernés recourent déjà, durant la période intérimaire, aux mesures de facilitation énoncées dans la Convention.

En ce qui concerne la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et voies de navigation intérieures (CRTD), le Comité des transports intérieurs a félicité la Réunion spéciale d'experts pour les progrès accomplis tout en notant que la participation aux travaux était restée très faible (v. à ce sujet Bulletin 4/2003, p. 77). Il a estimé qu'il était prématuré d'adopter le texte révisé de la CRTD. Les Etats membres ont cependant été priés d'examiner le nouveau texte ; ceux des Etats qui ont montré le plus d'intérêt pour le projet ont été invités à poursuivre les discussions sur une base informelle. La question pourrait être réexaminée si

besoin en est. Le mandat de la Réunion spéciale d'experts n'a, quant à lui, pas été reconduit.

### **Groupe de travail « Transport intermodal et logistique »**

*Paris, 25 mars 2004*

Comme déjà communiqué cette réunion s'est tenue à la suite de la réunion du Groupe de travail du même nom de la CEMT au siège de l'OCDE à Paris, afin de pouvoir mettre à profit les synergies, conformément à la décision des deux organisations. Un représentant du Secrétariat de l'OTIF a participé à cette réunion en tant qu'observateur.

A l'ordre du jour figuraient les développements de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes du premier février 1991 (AGTC) et le problème des dimensions et du poids de plus en plus importants des unités de transport utilisées en transport intermodal.

Le Groupe de travail a décidé de prolonger le mandat du Groupe d'experts ad hoc pour les questions de responsabilité civile et de continuer à suivre avec attention les travaux portant sur un projet de Convention sur le transport international de marchandises (par mer) dans le cadre du Groupe de travail III (droit de transport) de la CNUDCI.

Il est, par ailleurs, renvoyé au rapport sur la réunion du Groupe de travail du même nom de la CEMT.  
(Traduction)

### **Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)**

#### **Groupe des chemins de fer**

*Paris, 14 janvier 2004*

Dans le sens des enseignements acquis en 2003, l'année du jubilé de la CEMT (v. Bulletin 2/2003, p. 28/29), la participation du Directeur général à la réunion paraissait logique. Non seulement figuraient à l'ordre du jour du programme ordinaire deux thèmes particulièrement importants pour l'OTIF, à savoir le programme à moyen terme du Groupe et la future coopération du Groupe avec le Groupe des chemins de fer du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU. Une manifestation d'un poids particulier était également prévue, puisque le résultat d'une enquête OCDE/CEMT sur la réforme

ferroviaire en Russie devait être présenté et discuté en présence d'une délégation russe composée de hautes personnalités.

Un rapport intermédiaire sur l'évaluation de la réforme ferroviaire russe avait déjà été présenté à l'occasion de la réunion du Groupe en juin 2003 (v. Bulletin 2/2003, p. 29). Le rapport final (CEMT/CS/CF/2004/1 : Review of regulatory reform of Russian Railways), y compris des annexes qui informent, en principe, sur la problématique de l'accès aux réseaux et les expériences dans le cadre des réformes de l'Europe de l'UE, était maintenant disponible. La délégation russe a tout d'abord présenté de manière concise et détaillée la situation de départ, les objectifs et le concept de la réforme des chemins de fer russes, ce tant dans l'optique de la nouvelle entreprise « Chemin de fer russe » RZD qui existe depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2003 (Mme A. Belova) que dans celle du Ministère des transports (M.A. Kolik). Les présentations et explications ont fait clairement apparaître la grande importance du chemin de fer (non seulement dans le domaine des transports, mais dans une plus large mesure, dans le domaine de l'économie, de la société et de la politique) pour la Russie. Cela nécessite d'une part une démarche durablement soutenue et minutieusement programmée, même s'il existe clairement une volonté de faire face aux défis modernes et de travailler à la vitesse que cela requiert. Le transport de marchandises est d'une importance particulière, où l'objectif d'une ouverture du marché, avec finalement une optique mondiale, est incontesté et où les conditions doivent progressivement être créées pour rendre le chemin de fer russe apte à affronter la concurrence. Dans ce contexte, la transparence au niveau des coûts et du financement ainsi qu'une politique tarifaire répondant aux exigences du marché sont les principaux thèmes. La séparation d'une entreprise ferroviaire indépendante de l'administration étatique est déjà réalisée. L'infrastructure demeure toutefois intégrée et sous une influence décisive de l'Etat, qui doit assurer que le chemin de fer peut maintenir, dans la mesure du possible, son rôle important. La séparation entre l'infrastructure et les services de transport en entreprises indépendantes n'est donc pas d'actualité. Il ressort de la discussion et de différentes expériences à l'échelle mondiale, qu'en ce qui concerne la question de la séparation, différents modèles entrent en considération et qu'il n'est pas indispensable de suivre le modèle européen d'une séparation horizontale assorti d'un credo idéologique en tant qu'unique solution de réforme. La réforme ferroviaire en Russie a également pour objectif de former un ensemble fonctionnant à partir de 17 chemins de fer jusqu'alors pratiquement indépendants, ce qui apparaît comme une tâche presque héroïque. Il n'est certainement pas faux de la comparer à la tâche de

l'UE d'harmoniser les systèmes des Etats membres qui étaient, jusqu'à présent, à fort caractère national – la problématique de l'interopérabilité étant certainement moins virulente en Russie.

Du point de vue de l'étude de l'OCDE/de la CEMT, la Russie est sur la bonne voie dans un processus d'une grande importance non seulement pour la Russie, mais aussi pour l'UE, respectivement l'ensemble de l'espace euro-asiatique. L'étude était axée en particulier, conformément au mandat de l'OCDE, sur les aspects économiques de la réforme. Il en résulte trois conclusions majeures :

- le processus de réforme doit tout d'abord aboutir à une flexibilité accrue ;
- la vérité des coûts doit faire l'objet de la plus grande attention ;
- le processus, tel qu'il a été entamé, doit être poursuivi avec conséquence.

Du point de vue de l'OTIF, il est également possible de tirer des conclusions. La Russie devrait avec son processus de réforme, en principe, gagner un nouvel intérêt à l'OTIF, respectivement la COTIF, bien entendu la COTIF 1999. Le moment semble être venu de reprendre le sujet d'une adhésion sur mesure. Conformément à cela, des initiatives en ce sens ont déjà été prises à l'issue de la réunion. Dans ce contexte, il convient de mentionner qu'il s'agit d'un point central de la stratégie de l'OTIF pour le futur, qui recherche une coopération renforcée et institutionnalisée avec l'OSJD qui assure, d'une part, un *modus vivendi* approprié pour les besoins actuels, mais qui, d'autre part, ne quitte pas, à long terme, l'objectif d'harmonisation. Malgré cela, les efforts dans l'espace de l'OSJD de gagner de nouveaux membres de l'OTIF doivent être poursuivis, afin d'élargir le domaine de recoupement, respectivement l'espace dans lequel le système de la COTIF, notamment la CIM, peut être directement utilisé.

Le programme triennal du Comité des suppléants de la CEMT, dans son ensemble, et de sa partie ferroviaire, en particulier, est d'un grand intérêt pour l'OTIF, respectivement l'Office central. Il indique les thèmes touchant le domaine étatique au niveau multilatéral, que le Groupe des chemins de fer compte traiter de manière approfondie. Il est réjouissant qu'il y aura nouvellement une coordination au moyen de réunions « back to back », sous une même présidence, avec le Groupe des chemins de fer de la CEE/ONU. Les décisions nécessaires ont maintenant été prises.

L'OTIF insiste à être perçue « correctement », à savoir comme organisation intergouvernementale au même niveau que la CEMT avec, d'ailleurs, un ancrage géographique comparable, et non pas comme une quelconque organisation internationale. Le rôle, le mandat et les objectifs de l'OTIF peuvent être intégrés de manière plus nette et conséquente dans l'activité coordonnée des deux groupes ferroviaires. Suite au jubilé 2003 de la CEMT, ce point de vue a été également transmis par écrit à la fin de l'année au Secrétaire général de la CEMT.

(Traduction)

### **Groupe de travail « Transport intermodal et logistique »**

*Paris, 24 mars 2004*

Conformément à l'accord conclu entre la CEMT et la CEE/ONU concernant l'utilisation de synergies entre les groupes de travail respectifs de ces organisations, la réunion du Groupe de travail de la CEMT a eu lieu directement avant la 40<sup>ème</sup> session du WP. 24 « Transport intermodal et logistique » de la CEE/ONU au siège de l'OCDE. En effet, les délégations étaient souvent identiques lors des deux réunions. Un représentant du Secrétariat de l'OTIF a également participé à la réunion en tant qu'observateur.

Outre la discussion des activités courantes, notamment celle du suivi de la mise en œuvre de la résolution 2002/2 concernant le transport combiné, adoptée le 30 mai 2002 à Bucarest, figuraient entre autres à l'ordre du jour le programme de travail triennal 2004-2006, la définition du terme « logistique » et des questions concernant la sûreté lors du transport de conteneurs en relation avec des activités terroristes.

Le représentant du Secrétariat de l'OTIF a pu présenter le développement dans le cadre de son Organisation, entre autres en relation avec l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF et l'adhésion de l'Ukraine, valable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, ainsi que les travaux en relation avec le Protocole ferroviaire à la Convention du Cap. Il a informé en détail sur les travaux portant sur un projet de Convention sur le transport international de marchandises (par mer) dans le cadre du Groupe de travail III (droit de transport) de la CNUDCI. Dans ce contexte, la nécessité d'une représentation des modes de transport terrestres (rail, route et navigation intérieure) lors des négociations avec la CNUDCI a été soulignée, étant donné que la Convention prévue doit également être applicable aux transports de porte à

porte, dans le cadre desquels une partie du transport se fait par voie maritime.

Le Groupe de travail de la CEMT a décidé de tenir sa session d'automne 2004 de nouveau conjointement avec le Groupe de travail du même nom de la CEE/ONU fin septembre (27-29 ou 30.9) à l'occasion d'un séminaire sur les transports multimodaux à Kiev.

Par ailleurs, l'occasion s'est présentée pour de nombreux contacts avec les délégations des Gouvernements et des organisations internationales représentées.

(Traduction)

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

Rencontre OTIF-OSJD

*Varsovie, 17 décembre 2003,  
et Berne, 10 mars 2004*

Afin de concrétiser le maniement de la « Position commune OTIF-OSJD » (v. Bulletins 1/2003, p. 6, et 2/2003, p. 29), une première rencontre a eu lieu le 17 décembre 2003 entre le Directeur général de l'Office central et le Comité de l'OSJD. Un document préparé par le Comité de l'OSJD portant le titre « Plan concernant les actions communes de l'OSJD et de l'OTIF pour l'année 2004 (élaboré sur la base de plans de travail des Commissions de l'OSJD pour l'année 2004 et de propositions de l'OTIF) » a servi de base aux entretiens. Il a fallu, par ailleurs, tenir compte du fait qu'une coopération renforcée avec l'OSJD marque la Déclaration commune de la Conférence sur le droit de transport international ferroviaire qui s'est tenue les 21 et 22 octobre 2003 à Kiev (v. Bulletin 4/2003, p. 84-87).

A partir du résultat des entretiens à Varsovie, une nouvelle rencontre a été organisée au siège de l'OTIF à Berne, à la suite d'une réunion organisée par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) portant sur une lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, à laquelle ont également participé deux représentants du Comité de l'OSJD. La réunion organisée par le CIT était basée sur un mandat qui découle également de la Déclaration commune de la Conférence de Kiev et qui est prévu dans son programme de suivi. Après qu'il ait été déjà décidé à Varsovie de créer un groupe de travail commun permanent pour la coordination des activités d'un intérêt commun, la composition du groupe a été décidée lors de cette réunion. La participation de repré-

sentants de l'OTIF a été précisée sur la base du « Plan d'activités communes ».

(Traduction)

### **Comité international des transports ferroviaires (CIT)**

#### Cours de formation du CIT

Dans le courant des mois de janvier à avril 2004, le CIT a organisé plusieurs cours de formation afin de présenter aux cadres, mais aussi aux praticiens des entreprises de transport ferroviaires, la COTIF révisée et les documents élaborés par le CIT dans ce contexte. Un cours en langue française et un cours en langue allemande étaient destinés aux cadres, alors que deux cours ont été organisés dans chacune des deux langues à l'attention des praticiens.

M. Mutz a présenté, en tant que représentant de l'OTIF, l'Organisation et a surtout livré un aperçu général sur la COTIF 1999. De nombreux textes basés sur ces exposés ont été mis à la disposition des participants en langues française, allemande et anglaise. Il semble que les dirigeants et les collaborateurs des entreprises de transport ferroviaires ne commencent que petit à petit à prendre conscience des modifications importantes que la nouvelle COTIF entraîne dans la plupart des domaines du monde ferroviaire. Même si, à ce jour, 17 instruments de ratification ont été déposés auprès du dépositaire, il n'est toujours pas possible de dire avec certitude quand la COTIF 1999 entrera en vigueur, l'entrée en vigueur pourrait toutefois être attendue au début ou dans le courant de l'année 2005. Il serait souhaitable que l'estimation d'une entrée en vigueur de la COTIF au 1<sup>er</sup> janvier 2005 s'avère juste.

(Traduction)

### **Groupe des chemins de fer du Moyen-Orient (DGMO)**

#### 16<sup>ème</sup> réunion du Groupe DGMO

*Dammam (Arabie Saoudite), 19/20 janvier 2004*

Du Groupe DGMO font partie les chemins de fer de la Turquie, de l'Iran, de l'Irak, de la Jordanie, de la Syrie et de l'Arabie Saoudite. L'Office central est régulièrement informé sur les réunions du Groupe DGMO, mais n'y participe normalement pas. Il a été convenu d'être exceptionnellement disponible, mais uniquement lorsque cela s'impose. Le Groupe DGMO

est une partie importante de la „Division mondiale“ de l'UIC, sous la direction de M. V.C. Sharma. Selon la terminologie de l'UIC, il s'agit d'un „limited application group“. L'idée est d'offrir aux chemins de fer du Moyen-Orient un service particulier (notamment dans l'optique des efforts d'harmonisation et des normes de l'UIC, essentiellement dans le domaine de l'extension de l'infrastructure au niveau bi- et multilatéral), cela à un niveau représentatif où il est possible d'avoir recours directement à une compétence en matière de décision.

L'UIC a fourni, au cours des deux dernières années, quelques travaux fondamentaux importants, sur lesquels il a été informé pour la première fois en détail lors d'une réunion préparatoire à la mi-novembre 2003 à Paris, en partie sur la base des rapports de résultats suivants :

- une banque de données en tant que base d'un plan maître d'infrastructure („Infrastructure Atlas, version janvier 2002“);
- Middle East Railway Data Centre, plan de réalisation novembre 2003;
- examen concernant l'utilisation du Road Railer en tant que forme de transport combiné possible dans cette région.

En ce qui concerne l'environnement et la manière de d'observation, plusieurs aspects intéressants peuvent être notés :

- Pour la plupart des chemins de fer du Moyen-Orient, la situation est très difficile. Il existe un grand déséquilibre entre les chemins de fer en Iran et en Turquie, d'une part, et ceux dans les autres Etats, d'autre part. Pour cette raison, l'UIC recommande de passer d'une vue nationale à une vue régionale (tant en ce qui concerne l'infrastructure que l'exploitation, y compris la maintenance), afin d'intégrer les „réseaux plus petits“ au moyen d'un soutien optimal. Le Middle East Railway Data Centre doit constituer un pas important dans cette direction.
- En trafic international des voyageurs, les pèlerins jouent un rôle central, des flots de pèlerins venant également des Etats islamiques de l'ancienne URSS. Sur les parcours en question, la coexistence de la CIV et du SMPS revêt ainsi une grande importance, à moins que ne soit uniquement appliqué le SMPS. Il convient de rappeler que l'Iran est à la fois membre de l'OTIF et de l'OSJD. En Turquie également, il y a des

réflexions en ce qui concerne une appartenance aux deux organisations.

- Le potentiel dans le domaine du trafic international ferroviaire des marchandises est principalement perçu en relation avec les ports de la région, plus particulièrement le secteur du transport de conteneurs. Cela montre immédiatement la position clé de l'Irak, où il existe un grand intérêt à la reconstruction du réseau ferroviaire et à sa réintégration dans le système ferroviaire de la région.
- Le Moyen-Orient est, en principe, un espace de la COTIF. Plus un développement de cet espace est sujet à discussion, plus il est important d'être présent avec l'OTIF, respectivement la COTIF et d'essayer de présenter l'utilité de la COTIF et de la spécifier en fonction des besoins dans cet espace, ceci notamment dans le sens de Vilnius. L'élargissement des adhésions en fait naturellement partie. L'Egypte, mais aussi la Jordanie et la Libye, en tant que lien en direction du Maghreb, sont des candidats potentiels à une adhésion.

Compte tenu des enseignements acquis à l'occasion de la réunion préparatoire à Paris, il a été décidé de participer à la prochaine session ordinaire du Groupe DGMO en janvier 2004 à Dammam et d'y apporter une contribution soigneusement préparée et destinée, pour l'essentiel, à fournir un état du potentiel de développement et de présenter des mesures appropriées pour en profiter.

Sur place, il s'agissait tout d'abord de présenter l'OTIF aux participants qui, pour la plupart, ne disposaient pas de connaissances préalables. A la fin, l'on devrait être parvenu à une compréhension bien meilleure. Le cours de formation OTIF/UACF prévu en faveur des Etats arabes, qui se tiendra au Caire, a pu être utilisé comme excellent „argument de vente“ avec, pour enseignement, que l'Iran et la Turquie devraient être intégrés dans le cercle des Etats et chemins de fer à inviter.

L'UIC fournit certes un travail de base et met à disposition son soutien spécifique et organisationnel. Les chemins de fer participants sont toutefois responsables eux-mêmes et appelés à mettre en oeuvre les décisions qui ont été prises. La direction du Groupe est assurée à tour de rôle par le directeur de l'un des chemins de fer participants, avec le soutien de ses collaborateurs. Durant les quatre dernières années, la direction était assurée par M. Mohammad Iyad Ghazal, Directeur général des chemins de fer syriens. Elle a été transférée à la fin de la réunion à M. Khalid Hamad

Alyahya, Président de la „Saudi Railway Organization“. Cela fait apparaître un développement intéressant : l'Arabie Saoudite, avec des plans concrets de développement de son chemin de fer (essentiellement une nouvelle ligne Riad-Jedda), qui offre un potentiel de développement du réseau et du transport ferroviaire dans la région, prend des responsabilités de direction au niveau régional.

A ce niveau régional, le Groupe a pris, à l'occasion de la 16<sup>ème</sup> session, des décisions ambitieuses mais néanmoins concrètes, avec un calendrier précis. Il en est ressorti un programme qui ne comporte pas simplement des déclarations d'intention, même si les projets d'investissement sont, de par leur nature, liés à de nombreuses impondérabilités. Une direction engagée du Groupe DGMO pourra certainement contribuer aux chances de mise en oeuvre. La situation de départ générale semble favorable, notamment en raison du fait que la politique des transports reconnaît, également dans l'espace du Groupe DGMO, l'importance d'un rôle accru du chemin de fer.

Le soutien durable de l'UIC à différents niveaux sera indispensable. Sa nouvelle orientation avec une optique davantage globale l'y aidera. La COTIF/l'OTIF pourront, à long terme, également apporter une contribution. L'orientation future de l'OTIF et celle de l'UIC concordent. Avec l'adhésion de l'UE à la COTIF et le rôle de l'OTIF renforcé dans le sens d'un instrument au-delà de l'UE élargie, permettant de disposer, dans un espace le plus large possible, des Règles uniformes pour les transports internationaux ferroviaires, l'aide de l'OTIF pourra encore être améliorée. Un objectif devrait consister, notamment dans le domaine technique, à largement utiliser la force concentrée des institutions de l'UE par le biais d'une „courroie de transmission“ sous forme des organes de l'OTIF.

A court terme et avec la marge de manoeuvre limitée de l'Office central, l'attention doit être pleinement portée sur le cours de formation 2004, qui doit être réalisé conjointement avec l'UACF du 22 au 26 novembre 2004. Les expériences acquises avec Dammam ont cependant permis d'affiner le programme du cours en tenant compte des futurs besoins qui se dessinent dans la région. Un cours réalisé avec succès devrait permettre d'autres pas qui auront pour but de faire envisager les Etats de la région entrant en ligne de compte et qui ne sont pas encore membres de l'OTIF (Arabie Saoudite, Egypte, Jordanie, Libye) à adhérer à la COTIF.

(Traduction)

## Jurisprudence

### Bundesgerichtshof (Allemagne)

**Arrêt du 26 juin 2003<sup>1</sup>**

**Parmi les frais encourus « à l'occasion du transport de la marchandise perdue » au sens de l'article 23, al. 4 CMR et de l'article 40, § 3 CIM, ne comptent que les frais qui auraient également été occasionnés si le transport avait été réalisé conformément au contrat et auraient contribué à la valeur de la marchandise au lieu de destination, c'est-à-dire les frais qui ne résultent pas du dommage.**

Cf. article 40, § 3 CIM

#### Faits :

Le demandeur est assureur de M., S.à.r.l. (par la suite : preneur d'assurance) qui fait fabriquer des cigarettes en Allemagne. Il fait valoir ses droits vis-à-vis du défendeur, la D. SA, en raison des droits qui lui ont été transférés et cédés à la suite de la perte de cigarettes non taxées et entre autres, la restitution de la taxe sur le tabac.

Au cours des années 1995 à 1997, le preneur d'assurance a envoyé par chemin de fer des cigarettes non taxées, en régime de suspension des droits d'accises, à un destinataire français. Dans un envoi en régime de suspension des droits d'accises intracommunautaire, des cigarettes fabriquées en République fédérale d'Allemagne sont transportées d'un entrepôt fiscal aux entreprises des destinataires habilités dans d'autres Etats de la Communauté européenne. La créance fiscale pour les articles de tabac prend naissance au moment de la réception de la marchandise par l'entreprise du destinataire qui devient alors débiteur des droits. Toutefois, si les articles de tabac sont soustraits au régime de suspension des droits d'accises pendant le transport, l'expéditeur est assujéti à la taxe.

Au cours de la période d'octobre 1995 à août 1997, il s'est produit huit vols de cigarettes au cours du transport vers la France. La taxe sur le tabac due par le preneur d'assurance a été partiellement restituée à titre de prestation facultative par le défendeur. Le demandeur a

indemnisé le preneur d'assurance, à l'exception de la franchise.

Le demandeur a été d'avis que le défendeur était également contraint, conformément à l'article 40, § 3 CIM, à rembourser la taxe sur le tabac déjà acquittée ou encore à acquitter par le preneur d'assurance en raison du vol des cigarettes.

Le défendeur y a fait opposition.

Le Landgericht a condamné le défendeur conformément à la demande. Le Tribunal d'appel a rejeté l'action en ce qui concerne la taxe sur le tabac.

Par pourvoi en cassation, dont le défendeur demande le rejet, le demandeur poursuit sa demande de condamner le défendeur au remboursement de la taxe sur le tabac versée d'un montant de DM 279.889,53 ainsi que de FF 947.283 et DM 91.523,10 à laquelle s'ajoutent les intérêts.

#### En droit :

- I. La Cour d'appel a rejeté une obligation du défendeur de rembourser au demandeur les montants de la taxe de tabac acquittée, avec lesquels les autorités fiscales françaises avaient grevé le preneur d'assurance en raison de la soustraction des cigarettes du régime de suspension des droits d'accises. Dans ce contexte, elle a invoqué ce qui suit :

La taxe sur le tabac n'est pas à rembourser conformément à l'article 40, § 3 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). Selon cette disposition, le chemin de fer doit rembourser le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise perdue. La taxe sur le tabac ne fait pas partie des montants déboursés „à l'occasion du transport de la marchandise perdue“, étant donné qu'elle est redevable en raison du vol des cigarettes. Elle compte plutôt parmi les risques liés à l'envoi devant être supportés par l'expéditeur, qui peut se protéger contre ce risque en déclarant un intérêt particulier conformément à l'article 46 CIM ou en contractant une assurance particulière.

La Cour d'appel est partie de l'idée que l'évolution du droit de transport des marchandises, qui est passé de la responsabilité à raison de la valeur de la marchandise au lieu de

<sup>1</sup> I ZR 206/00 ; instances précédentes : Landgericht Berlin, arrêt du 29 juillet 1999, et Kammergericht Berlin, arrêt du 11 août 2000, v. Bulletin 2/2001, p. 32-41

livraison à la prépondérance de la valeur de la marchandise avariée ou perdue au lieu d'expédition fait apparaître le but d'une réduction du risque de dommage du chemin de fer. L'expéditeur avait alors, pour des raisons d'équité, eu droit au remboursement des frais qui lui ont été occasionnés dans le cadre du transport. En effet, la partie lésée n'obtiendrait pas la pleine valeur au lieu d'expédition, si elle devait supporter elle-même les frais de transport, les droits de douane et les autres frais, étant donné que ces montants réduisent la valeur de la marchandise. Compte tenu de cette situation de départ, peuvent faire l'objet d'une restitution seuls les droits de douane, le prix du transport et autres frais encourus à l'occasion du transport qui contribueraient à augmenter la valeur de la marchandise au lieu de livraison. Des frais imputables au dommage seraient donc exclus de la restitution, étant donné qu'ils n'augmentent pas – non plus pas de manière typique – la valeur de la marchandise lors de la livraison. Or, dans le cas de la taxe sur le tabac, réclamée en raison de la soustraction des cigarettes du régime de suspension des droits d'accises, il s'agit précisément de frais liés au dommage. Elle ne fait, par conséquent, pas partie – à l'inverse par exemple de la taxe d'importation, qui doit être payée dans tous les cas –, des sommes déboursées „à l'occasion du transport de la marchandise perdue“ au sens de l'article 40, § 3 CIM.

II. Cette évaluation résiste aux attaques du pourvoi en cassation.

La Cour d'appel a rejeté, sans commettre de faute juridique, un droit du demandeur découlant de l'article 40, § 3 CIM, en relation avec le § 67, al. 1 de la loi relative au contrat d'assurance (VVG) et le § 398 du Code civil (BGB) à être remboursé des montants versés au titre de la taxe sur le tabac que le preneur d'assurance avait dû déboursé aux autorités fiscales françaises en raison de la soustraction des cigarettes du régime de suspension des droits d'accises.

1. Conformément à l'article 36, § 1 CIM, le chemin de fer est, en principe, responsable des dommages résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Les pertes dont il est question dans cette affaire sont intervenues pendant cette période.

2. L'étendue de l'indemnité en cas de perte ressort de l'article 40 CIM. Conformément à l'article 40, § 1 CIM, le chemin de fer doit, en cas de perte totale ou partielle, payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée en premier lieu d'après le cours à la bourse et, à défaut, d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité au jour et au lieu où la marchandise a été acceptée au transport. Cette disposition correspond ainsi, de par son contenu, dans une large mesure aux dispositions comprises à l'article 23, al. 1 et 2 CMR.

La Cour d'appel a rejeté un droit au remboursement de la taxe sur le tabac versée par le preneur d'assurance conformément à l'article 40, § 1 CIM, étant donné que la valeur de marché des cigarettes soustraites au régime de suspension des droits d'accises n'inclut pas la taxe en question. Cela ne fait pas apparaître une faute juridique et le pourvoi en cassation ne s'y oppose pas.

3. Outre la valeur de la marchandise, le chemin de fer doit, conformément à l'article 40, § 3 CIM, qui correspond, quant au contenu, à l'article 23, al. 4 CMR, restituer le prix du transport, les frais de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue. La question de savoir quels frais font partie des „sommés déboursés à l'occasion du transport de la marchandise perdue“ est controversée dans la doctrine et la jurisprudence.

a) Il y a, dans une large mesure, unanimité en ce qui concerne le fait que les frais occasionnés avant l'acceptation de la marchandise par le transporteur, ne doivent, en principe, pas être remboursés, étant donné qu'ils sont déjà pris en compte dans la valeur d'envoi de la marchandise (cf. Koller, *Transportrecht* (Droit de transport), 4<sup>ème</sup> édition, art. 23 CMR, marg. 10; *Münchener Kommentar Handelsgesetzbuch (HGB)* (Commentaire de Munich sur le Code de commerce)/Basedow, art. 23 CMR, marg. 33; *Münchener Kommentar HGB/Mutz*, art. 40 CIM, marg. 8; Herber/Piper, CMR, art. 23, marg. 26; Helm, *Frachtrecht II, CMR* (Droit de transport des marchandises II, CMR), 2<sup>ème</sup> édition, art. 23, marg. 19). Sont ainsi pris en compte par l'article 40, § 3 CIM, respectivement par l'article 23, al. 4 CMR,

uniquement les frais encourus après le commencement du transport et qui n'ont, par conséquent, pas encore augmenté la valeur de la marchandise au lieu où elle a été prise en charge.

- b) En ce qui concerne ces frais, l'avis est qu'ils peuvent donner lieu à une restitution conformément à l'article 23, al. 4 de la CMR et à l'article 40, § 3 CIM, étant donné que cette disposition a le même contenu de réglementation que celle de la CMR, lorsqu'ils sont en relation avec le transport concret. Dans ce contexte, la question de savoir si l'ayant droit a supporté ces frais eu égard au déroulement du transport conformément au contrat ou s'ils découlent de l'évolution non conforme au contrat du transport, est sans importance. Cet avis, soutenu notamment en France, au Royaume-Uni et au Danemark, mais aussi dans d'autres pays (v. les preuves dans *Münchener Kommentar HGB/Basedow*, art. 23 CMR, notes de bas de page 138-141), est motivé notamment par la fixation non précise de la relation (sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, ...) entre les frais et le transport (cf. *Münchener Kommentar HGB/Basedow*, art. 23 CMR, marg. 37).
- c) Selon un avis différent (plus restrictif), sont remboursables conformément à l'article 23, al. 4 CMR uniquement les frais qui auraient été occasionnés dans le cadre d'un transport conforme au contrat et auraient contribué à la valeur de la marchandise au lieu de livraison, c'est-à-dire les frais qui ne sont pas liés au dommage (cf. Bundesgerichtshof, arrêt du 13.2.1980 – IV ZR 39/78, *Versicherungsrecht* (Droit des assurances) 1980, p. 522, 523 = *Neue Juristische Wochenschrift (NJW)* (Nouvelle revue hebdomadaire juridique) 1980, p. 2021 ; Oberlandesgericht Munich, dans *Transportrecht* (Droit de transport) 1991, p. 427/428) ; Koller, à l'endroit indiqué, art. 23 CMR, marg. 10 avec d'autres preuves) ; Helm, à l'endroit indiqué, art. 23, marg. 18 ; *Münchener Kommentar HGB/Basedow*, art. 23 CMR, marg. 38 ; Herber/Piper, à l'endroit indiqué, art. 23, marg. 26 ; *Höchstrichterliche Rechtspre-*

*chung zum Speditions- und Frachtrecht* (Jurisprudence de la Cour suprême concernant le droit relatif aux commissions de transport et au transport de marchandises), 7<sup>ème</sup> édition, marg. 425).

- d) La chambre se rallie, en principe, à une interprétation restrictive de l'article 23, al. 4 CMR.

Les dispositions concernant la responsabilité de l'article 23, al. 1 à 4 CMR différencient, comme celles de l'article 40, § 1 à 3 CIM, entre le dommage intervenu en raison de la perte de la marchandise et les frais de l'expéditeur/destinataire liés au transport. Les dommages sont compensés conformément à l'article 23, al. 1 et 2 CMR et à l'article 40, § 1 CIM par restitution de la valeur, une compensation allant au-delà étant exclue en raison de l'interdiction expresse des articles 23, al. 4 CMR et 40, § 1 CIM. Ne sont notamment pas restitués les frais subséquents dont font partie tous les frais liés au dommage. Le risque pour ces frais est supporté, en principe, par le chargeur, qui supporte également le risque pour perte de gain ou perte de production du destinataire (cf. *Münchener Kommentar HGB/Basedow*, art. 23 CMR, marg. 38).

Cette interprétation restrictive de l'article 23, al. 4 CMR (art. 40, § 3 CIM) entraîne certes des lacunes en ce qui concerne les restitutions, étant donné que conformément à l'article 23, al. 1 et 2 CMR (art. 40, § 1 CIM) seule la valeur boursière/de marché/usuelle de la marchandise perdue est restituée. Elle correspond toutefois tant au libellé qu'à l'objet limité de l'article 23, al. 4 CMR. Sont restitués uniquement les « autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise perdue ». Il ressort de ce libellé qu'il doit s'agir de frais qui auraient également été occasionnés dans le cadre du déroulement du transport conforme au contrat (cf. Helm, à l'endroit indiqué, art. 23, marg. 18 ; Herber/Piper, à l'endroit indiqué, art. 23, marg. 28).

Lorsque l'expéditeur tient à une responsabilité du transporteur pour des dommages non couverts par l'article 23 CMR

(art. 40 CIM), il a la possibilité, conformément à l'article 26 CMR (art. 46 CIM) – ce qu'à fait valoir, à juste titre, la Cour d'appel - de déclarer un intérêt particulier à la livraison (*Münchener Kommentar HGB*/Basedow, art. 23, CMR, marg. 38 ; Herber/Piper, à l'endroit indiqué, art. 23, marg. 9).

4. Sur la base de ce point de départ juridique, la Cour d'appel a supposé, à juste titre, qu'il s'agissait, dans le cas de la taxe sur le tabac déboursée par le preneur d'assurance, de frais liés au dommage, qui ne sont pas remboursables conformément à l'article 40, § 3 CIM. Les cigarettes transportées en régime de suspension des droits d'accises (§§ 15 à 17 de la loi relative à la taxe sur le tabac) ont été mises à la consommation suite à un vol au cours du transport. Conformément au § 18, al. 1, 3 et 4 de la loi relative à la taxe sur le tabac, le preneur d'assurance est devenu ainsi débiteur de la taxe sur le tabac. Ces frais ne lui auraient pas été occasionnés si le transport s'était déroulé conformément au contrat. Il s'agit, par conséquent, de frais liés au dommage, qui ne sont pas remboursables conformément à l'article 40, § 3 CIM (art. 23, al. 4 CMR) (Herber/Piper, à l'endroit indiqué, art. 23, marg. 39, en ce qui concerne le paiement de taxes en raison de la perte de marchandises transportées en régime de suspension des droits d'accises et soustraites à ce régime en raison d'un vol ; également Piper, à l'endroit indiqué, marg. 425).

Il n'est pas possible de se rallier à la conclusion du pourvoi en cassation, selon laquelle non pas le vol, mais déjà le transport des cigarettes en régime de suspension des droits d'accises, a fondé la dette fiscale, du fait que la marchandise était soumise de manière latente à la taxe au cours du transport. Le pourvoi en cassation ne tient pas suffisamment compte du fait que le transport de la marchandise en régime de suspension des droits d'accises ne donne pas lieu à la perception d'une taxe. Dans le cadre d'un transport de produits de tabac selon la procédure prévue aux §§ 15 à 17 de la loi relative à la taxe sur le tabac, la taxe est tout d'abord suspendue conformément au § 8, al. 1, n° 2 de la loi relative à la taxe sur le tabac et ne donne, par conséquent, pas encore lieu à sa perception. Dans le cas litigieux, l'envoi des cigarettes a été effectué selon le § 16, al. 1, n° 2 de la loi relative à la taxe sur le tabac, de manière à ce que le § 8, al. 1, n° 2 de la loi relative à la

taxe sur le tabac est applicable. Dans un tel cas, la taxe sur le tabac est redevable non pas déjà en raison de son transport, mais en raison du fait que les cigarettes ont été soustraites à la procédure de suspension des droits d'accises au cours du transport (§ 18, al. 1, loi relative à la taxe sur le tabac).

- III. Par conséquent, le pourvoi en cassation, avec les conséquences financières découlant du § 97, al. 1 du Code de procédure civile, a dû être rejeté.

(Communication directe)  
(Traduction)

### **Remarque de l'Office central :**

A la question de savoir si les droits d'accises qui grèvent l'expéditeur lorsque la marchandise a été volée au cours du transport doivent être restitués, les tribunaux des Etats membres de l'OTIF ont répondu de différentes manières au cours des dernières années. Les tribunaux ne se sont pas toujours ralliés à l'intention du législateur (v. Bulletins 3/1998, p. 153-157, 1/2001, p. 14-17, et 2/2001, p. 32-36).

La question a également fait l'objet, à plusieurs reprises, de demandes de renseignements adressées à l'Office central. La position de l'Office central correspond à celle dans l'arrêt de la Cour suprême allemande (Bundesgerichtshof – BGH) : étant donné que le législateur a exclu de la restitution les dommages indirects en cas de perte de la marchandise (v. les mots « à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts » à l'article 40, § 1 CIM), leur restitution est également exclue par voie d'indemnisation des frais encourus en relation avec le transport (c'est-à-dire des frais qui ne sont pas liés au dommage) conformément à l'article 40, § 3 CIM.

Le même principe était à la base des dispositions qui ont précédées les RU CIM 1980. Le libellé de la disposition pertinente a néanmoins été modifié dans le courant du développement, afin de faire apparaître plus clairement la ratio legis et d'éviter les malentendus qui se présentent parfois. Une analyse détaillée de la disposition en vigueur, y compris l'historique, se trouve dans l'étude de Karl-Otto Konow « La restitution des droits de douane dus en cas de vol de la marchandise en trafic de transit » (v. Bulletin 11-12/1987, p. 112-119).

Dans le cadre des travaux de révision de la COTIF dans les années 1995-1999, la question des dommages-intérêts et de la restitution a également fait l'objet de

discussions au sein de la Commission de révision et de l'Assemblée générale. En relation avec la discussion d'un nouveau libellé (sans intention de modification), une nouvelle discussion sur le principe de cette disposition s'est avérée nécessaire. Lors de la prise de décision de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, il était finalement clair que les droits d'accises mentionnés, à l'inverse des droits de douane déjà payés, devaient continuer à être exclus de l'obligation de restitution du transporteur (v. remarques explicatives concernant l'article 30, CIM 1999, Bulletin 5/1999, p. 399/400, ch. 6/7). Il ressort clairement du libellé de l'article 30, § 4 CIM 1999 que « le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits ».

(Traduction)

## Cour d'Appel d'Athènes

Arrêt du 26 février 2003

### I.

**Le chemin de fer destinataire répond de la perte et de l'avarie de la marchandise conformément à l'article 36, § 1 en relation avec l'article 55, § 3 CIM, lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur conformément à l'article 20, § 2.**

**Le chargement par l'expéditeur représente uniquement un „risque particulier“ pouvant entraîner, dans les conditions des articles 36, § 3 et 37, § 2 une exonération de la responsabilité du chemin de fer.**

**En particulier, la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue par la seule présence d'un des risques mentionnés à l'article 36, § 3, dont le chargement par l'expéditeur (lettre c) et d)).**

**Le chemin de fer qui se réfère à ces risques pour s'exonérer doit prouver, outre la présence du risque, que la perte ou l'avarie ont pu résulter de ce risque.**

**Si le chemin de fer parvient à prouver ces éléments – la capacité du danger à entraîner la perte ou l'avarie – il est présumé que la perte ou**

**l'avarie résultent de ce risque (art. 37, § 2 CIM) – ou, en d'autres termes, qu'il existe une relation entre le risque et la perte ou l'avarie.**

**La présomption susmentionnée n'est pas irréfutable. Par conséquent, l'ayant droit peut la réfuter par une preuve contraire, lorsqu'il est supposé que la relation de causalité susmentionnée n'est pas établie.**

**Les règles susmentionnées sont également valables pour le déchargement par le destinataire (art. 36, § 3, lettre c) et art. 37, § 2, al. 1 et 2 CIM).**

### II.

**L'article 20, § 5, al. 2 CIM qui stipule que « l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux » ne prescrit pas de forme particulière pour la preuve du nombre et de la désignation des sceaux.**

**De même que l'article 394, § 2 du Code de procédure civile, qui règle la force probante, n'est pas applicable à ces inscriptions, l'apposition des sceaux sur les wagons n'est encore moins considérée comme un acte juridique soumis à la force probante.**

**Lorsqu'il n'est pas indiqué dans la lettre de voiture que des sceaux ont été apposés, la preuve de leur apposition ne constitue pas la preuve contraire du contenu de l'ordre.**

### III.

**Le chemin de fer destinataire est responsable même lorsqu'il a pris en charge le wagon avec la marchandise doté de sceaux, toutefois sur la base d'une seconde lettre de voiture établie dans la gare de transit où le train a été recomposé en fonction du lieu de destination des wagons.**

Cf. article 20, §§ 2 et 5, article 36, §§ 1 et 3, article 37, § 2 et article 55, § 3 CIM

**Les faits :**

L'arrêt n° 1520 de la Cour d'Appel d'Athènes portait sur l'envoi de dix wagons chargés de couches-culottes d'Allemagne (Crailsheim, Enskirchen et Göttingen) à Athènes. Deux lettres de voiture ont été établies pour chaque envoi : la première lettre de voiture du lieu de départ jusqu'à la frontière austro-hongroise, la seconde, établie par le chemin de fer Raab-Ödenburg-Ebenfurt SA (GYSEV) pour le parcours de Sopron à Athènes.

Le chargement a été effectué à l'entreprise de l'expéditeur (vendeur). Après le chargement, les sceaux ont été apposés sur les portes. Lors de l'arrivée des dix wagons à Athènes, il a été constaté que les sceaux avaient été brisés et qu'il manquait des marchandises d'une valeur de 9'770,17 €.

Le Tribunal est parti du principe que la perte de la marchandise résultait d'un vol commis au cours du transport. La perte de la marchandise ne serait, par conséquent, pas imputable au risque particulier émanant du chargement par l'expéditeur ou du déchargement par le destinataire.

(Communication directe)  
(Traduction)

**Arrêt du 28 février 2003****I.**

**Le chemin de fer est responsable, conformément à l'article 36, § 1 CIM, du dommage résultant de la perte et de l'avarie de la marchandise intervenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.**

**Cette responsabilité n'est pas exclue par la simple présence d'un des risques particuliers mentionnés à l'article 36, § 3, dont le chargement des marchandises par l'expéditeur (lettre c) et d)).**

**L'article 37, § 2 CIM introduit en faveur du chemin de fer la présomption réfutable selon laquelle la perte ou l'avarie résulte du danger particulier auquel se réfère le chemin de fer.**

**Le chemin de fer est, par conséquent, responsable lorsque l'ayant droit apporte la preuve que**

**la perte ou l'avarie ne résulte pas du risque concret en raison de l'absence d'une relation causale.**

**La preuve que dans le cas d'espèce, la perte concrète ne résulte pas du risque susmentionné, constitue également la preuve – qui repose sur l'apposition des sceaux – que la perte résulte d'un vol.**

**Les règles susmentionnées s'appliquent également au déchargement des marchandises par le destinataire (art. 36, § 3, lettre c) et art. 37, § 2, al. 1 et 2 CIM).**

**II.**

**Lorsque le chargement est effectué (légitimement) par l'expéditeur, les inscriptions que ce dernier a portées sur la lettre de voiture en ce qui concerne la quantité de la marchandise ou le nombre de colis ne constituent pas une preuve contre le chemin de fer.**

**Une exception est valable lorsque le chemin de fer a procédé à une vérification de la quantité ou du nombre de colis et qu'il l'a confirmée dans la lettre de voiture.**

**Lorsque le chemin de fer n'a pas procédé à une vérification, l'ayant droit peut prouver la quantité ou le nombre de colis par d'autres moyens.**

**(En ce qui concerne les énoncés ci-dessus, v. art. 11, § 5, al. 1 CIM).**

**Tel qu'il ressort de l'article 11, §§ 3 et 4 CIM, la lettre de voiture n'est, en tout cas, en ce qui concerne le contenu de l'envoi, un élément constitutif, mais un élément de preuve.**

**Il n'est, par conséquent, pas exclu d'apporter la preuve par d'autres moyens tant en ce qui concerne les inscriptions qui n'ont pas été portées ou qui ont été portées de manière erronée sur la lettre de voiture qu'en ce qui concerne l'exactitude des inscriptions dans la lettre de voiture.**

### III.

**Le chemin de fer destinataire est responsable (sur la base des art. 35, § 2 et 55, § 3 CIM) également lorsque deux lettres de voiture ont été établies pour deux tronçons différents du parcours, à condition que le transport ait été réalisé en accord avec l'inscription correspondante sur la première lettre de voiture avec le même wagon, sans qu'il n'y ait eu une prise en charge par le destinataire ou un transbordement.**

### IV.

**La responsabilité pour la sécurité de la marchandise au cours du transport incombe exclusivement au chemin de fer.**

**L'expéditeur n'est pas contraint – et pas autorisé – à sécuriser les portes du wagon par ses propres plombs. Par conséquent, il ne peut pas non plus être considéré comme étant partiellement responsable de la perte de la marchandise.**

### V.

**Le destinataire est autorisé à faire valoir ses droits à une indemnité pour perte de la marchandise à condition d'avoir accepté la marchandise (art. 54, § 3, lettre b), ch. 2 CIM).**

**L'ayant droit peut faire valoir ses droits à dédommagement (également) vis-à-vis du chemin de fer destinataire (art. 55, § 3 CIM).**

Cf. article 11, §§ 3-5, article 20, § 5, articles 35, 36, §§ 1 et 3, article 37 § 2, article 54, § 3 et article 55 § 3 CIM

#### Faits :

L'arrêt de la Cour d'Appel d'Athènes n° 1693 portait sur l'envoi d'un total de 16 wagons chargés de couches-culottes d'Allemagne (Göttingen et Enskirchen) à Athènes.

Après le chargement et un comptage détaillé des marchandises, les wagons ont été verrouillés et plombés. Dans ce cas également, deux lettres de voiture ont été établies pour chacun des 16 wagons. Dans les lettres de voiture ont été inscrits entre autres les numéros des

wagons, le nombre de colis chargés, le poids en kilogrammes et, conformément à l'article 20, § 5 CIM, le nombre et la désignation des sceaux apposés à chaque wagon.

Après l'établissement des secondes lettres de voiture par le chemin de fer Raab-Ödenburg-Ebenfurt SA (GYSEV) à Sopron, les deux lettres de voiture, auxquelles ont été jointes la facture et le relevé de transit, ont accompagné les marchandises transportées jusqu'à Athènes.

Par ailleurs, il avait été mentionné dans toutes les lettres de voiture établies pour le parcours d'Allemagne jusqu'à la frontière austro-hongroise, que les marchandises devaient être transportées sans transbordement jusqu'à leur lieu de destination, Athènes. Dans les lettres de voiture concernant le parcours d'Allemagne jusqu'à la frontière austro-hongroise, le vendeur a été inscrit en tant qu'expéditeur, alors que dans celles établies pour le parcours de la frontière austro-hongroise jusqu'à Athènes, figurait le GYSEV en tant qu'expéditeur. En réalité, l'expéditeur était le vendeur qui s'était chargé du chargement et du plombage des wagons, alors que le GYSEV ne s'était occupé que des formalités pour la poursuite du transport et de l'établissement des lettres de voiture pour le reste du parcours.

L'ensemble du transport a été effectué avec les mêmes wagons sans qu'il n'y ait eu - conformément aux inscriptions correspondantes sur les premières lettres de voiture - une nouvelle prise en charge ou un transbordement des marchandises à la frontière austro-hongroise.

La Deutsche Bahn AG, qui n'était pas impliquée dans le chargement, n'a également pas vérifié le nombre des colis chargés, de manière à ce que conformément à l'article 11, § 4 CIM, les inscriptions correspondantes sur la lettre de voiture ne peuvent servir de preuve contre le chemin de fer que si leur exactitude a été prouvée par d'autres moyens.

Dans le cas d'espèce, l'exactitude des indications a été confirmée par des témoins, mais aussi par la facture qui accompagne chaque envoi et dont les indications correspondantes étaient identiques à celles sur la lettre de voiture.

Le transport a été effectué par la Deutsche Bahn AG en coopération avec les chemins de fer d'Autriche, de Hongrie, de Yougoslavie (Serbie et Monténégro), de Bulgarie et de Grèce. Les Chemins de fer Helléniques ont légalement participé au contrat de transport avec la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture à la frontière greco-bulgare. La Cour a considéré

comme étant établi qu'après la réception des 16 wagons à Athènes entre le 2 février 2002 et le 24 février 2002 et avant leur déchargement et de la prise en charge de la marchandise par le destinataire, il a été confirmé par les employés du chemin de fer que les plombs étaient endommagés sur tous les wagons et avaient été remplacés par les autres chemins de fer.

(Communication directe)  
(Traduction)

## Informations diverses

### Séminaire MAPS 2004

« Rôle des transports ferroviaires  
dans la productivité nationale »

*Tunis, 25/26 mars 2004*

Le Directeur général a été invité par les organisateurs tunisiens à participer au séminaire MAPS 2004 organisé conjointement par la Division Monde de l'UIC et la Société nationale des chemins de fer de Tunisie. MAPS signifie « Management and Policy Studies » (auparavant « Rencontres pour l'échange et le partage d'expériences et de recherche », REPERES, créées en 1986). Il s'agit d'un instrument de l'UIC, destiné notamment à soutenir les intérêts des chemins de fer dans les régions en voie de développement, p. ex. en Afrique.

L'invitation a fourni des perspectives intéressantes à la lumière d'une relation renforcée de l'Office central avec les Etats arabes, ce très concrètement eu égard au cours de formation organisé conjointement par l'OTIF et l'UACF et prévu en novembre 2004 au Caire. Par ailleurs s'est présentée l'occasion d'avoir un aperçu approfondi sur l'activité de la Division Monde de l'UIC.

Les attentes ont été pleinement remplies. MAPS 2004 s'est avéré comme une combinaison fort habile d'une manifestation spécialisée à orientation mondiale dans le cadre d'une plate-forme régionale à laquelle ont participé des responsables du domaine politique et du secteur ferroviaire. Les participants étaient, pour la plupart, issus des Etats arabes, mais aussi d'Afrique, où existe un grand intérêt à de telles manifestations, notamment dans le but d'empêcher que l'Afrique ne soit « oubliée ».

Le thème de la conférence avait un double objectif : d'une part, le rôle et le potentiel du chemin de fer

devaient être examinés et, d'autre part, la problématique et une instrumentation appropriée des coûts externes du trafic devaient être étudiées de manière approfondie, principalement à l'aide d'une analyse scientifique en faisant appel à des experts renommés de toutes les parties du monde, sans toutefois oublier le message « politique » du point de vue du chemin de fer.

En tant que brève conclusion, il convient de retenir :

- Le chemin de fer a une chance uniquement dans le cadre d'une politique générale des transports qui assure des conditions cadre identiques, des règles appropriées et des investissements coordonnés, toutefois avec des entreprises de transport qui recherchent, de leurs propres moyens, un rôle et une productivité optimale et qui, ainsi, essayent d'éliminer elles-mêmes leurs faiblesses.
- Chemin de fer ne signifie pas toujours et partout la même chose. Il convient de tenir compte de situations de départ très différentes qui offrent également des chances de rentabilisation différentes. L'internalisation des coûts externes du trafic ne peut fournir qu'une contribution très limitée.
- Des analyses coûts/bénéfices des projets d'infrastructure sont indispensables, elles dépendent cependant de manière décisive de la politique pratiquée en aval et des délais donnés. Le moyen des partenariats public/privé peut avoir une importance, toutefois uniquement si les recettes atteignables peuvent, dès le départ, être évaluées et assurées d'une manière à peu près sûre.

Du point de vue de l'OTIF, il peut être constaté qu'un séminaire tel que le MAPS 2004 est parfaitement approprié pour évaluer le défi à orientation mondiale de la future OTIF, notamment en ce qui concerne la question de savoir dans quelle mesure se dessinent de nouveaux thèmes, dans le cadre desquels l'instrument de la COTIF, respectivement de l'OTIF, pourrait jouer un rôle. Il a été clairement confirmé qu'avec vue sur le transport des marchandises, seule une optique intermodale entre en ligne de compte à l'échelle mondiale, avec aujourd'hui des défis particuliers en ce qui concerne la sécurité, où l'aspect de la « sûreté » a désormais une grande importance. Il est p. ex. possible de se poser la question de savoir dans quelle mesure le droit de transport est également concerné, étant donné que des mesures de sûreté accrues, en partie fournies par des tiers et liées à des coûts élevés, doivent être

intégrées dans les réglementations concernant la responsabilité à travers toute la chaîne logistique et de transport. En ce qui concerne l'avenir de l'OTIF, il apparaît que pour le niveau étatique il faut tenir compte, dans l'optique mondiale, de régions qui se différencient considérablement et qui ne permettent pas une plateforme uniforme dans le sens de l'OTIF, contrairement au niveau des chemins de fer avec l'UIC et sa Division Mondiale. L'Afrique est un thème particulièrement intéressant, où des délimitations régionales au niveau étatique n'apparaissent pas aussi clairement. Le futur chemin de l'OTIF devrait, par conséquent, dans l'optique mondiale, aller en direction d'un réseau souple, mais néanmoins capable d'agir, plusieurs solutions pour son institutionnalisation étant possibles. Il serait utile de lancer, à l'occasion, une discussion, afin de connaître au moins les différents intérêts et la disponibilité éventuelle d'établir des liens.

(Traduction)

## Bibliographie

**Allégret Marc, Taïana Philippe**, *Transport ferroviaire interne*, Juris-Classeur commercial, fascicules 615 (avec mise à jour 11, 2003 au 15 avril 2003) et 616 (avec mise à jour 11, 2003 au 25 avril 2003)

Le fascicule 615 (24 pages) est consacré à l'organisation du chemin de fer en France. Des dispositions de nature statutaire et organisationnelle concernant la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), y compris ses filiales, y sont présentées et expliquées.

Les énoncés se basent en premier lieu sur la Loi d'orientation des transports intérieurs français (LOTI, Loi n° 82-1153 du 30.12.1982), dont le commentaire détaillé de M. Allégret figure dans le fascicule 608 du Juris-Classeur (v. Bulletin 4/2002, p. 97). Dans cette loi est définie la forme juridique de la SNCF en tant qu'établissement public industriel et commercial. Il est, par ailleurs, renvoyé à la Loi (n° 97-135 du 13.2.1997) relative à la création du Réseau ferré de France (RFF) ainsi qu'à une série d'autres lois et décrets ayant trait aux organismes de direction, aux statuts et au cahier des charges de la SNCF et aux transports publics régionaux et leur financement.

Beaucoup d'attention est consacrée au cahier des charges de la SNCF dans lequel sont réglés les domaines suivants : transports de voyageurs, transports de marchandises, autonomie de gestion, obligation d'information de la clientèle, fixation des prix et – en

association avec le RFF - gestion de l'infrastructure. Le cahier des charges décrété en 1983 a été adapté à plusieurs reprises, notamment en relation avec la transposition de la Directive de la Communauté européenne 91/440, modifiée par la Directive 2001/12, de la Directive 95/18, modifiée par la Directive 2001/13, et de la Directive 2001/14.

Dans le fascicule 616 (16 pages), les mêmes auteurs traitent du contrat de transport de marchandises. Dans le droit français sont applicables au transport ferroviaire de marchandises le Code civil et le Code de commerce. Les conditions de transport sont, par ailleurs, définies dans les tarifs. En raison des dispositions légales qui datent de l'époque la codification napoléonienne et qui, depuis, n'ont été modifiées qu'en partie, les différents éléments nécessaires pour conclure le contrat de transport sont analysés. L'analyse se fait à la lumière de la doctrine et de la jurisprudence, de manière à ce que l'état actuel est compris comme étant le résultat de ce développement.

En ce qui concerne les parties au contrat, une loi du droit français en vigueur prévoit que non seulement l'expéditeur et le transporteur, mais aussi le destinataire sont, dès l'origine, parties au contrat (Loi n° 98-69 du 6.2.1998, dite « Loi Gayssot »). Cela crée une action directe du transporteur en paiement des frais de transport également vis-à-vis du destinataire en tant que codébiteur solidaire. La conception du contrat de transport en tant que stipulation pour autrui a ainsi été dépassée.

Etant donné que le trafic interne fait l'objet du commentaire, des parallélismes avec le trafic international (CIM, CMR) ne sont mentionnés qu'en marge. Le lecteur intéressé peut lui-même procéder à des réflexions en ce sens, par exemple en ce qui concerne la question de savoir si et dans quelle mesure, en ce qui concerne le fait d'inclure le destinataire, une tendance de développement similaire peut être constatée dans les dispositions applicable au trafic international ferroviaire. L'article 18, § 3 CIM 1999, selon lequel le destinataire a un droit de disposition dès l'établissement de la lettre de voiture, dans la mesure où l'expéditeur n'a pas apporté de note contraire, semble l'indiquer.

Les deux fascicules sont caractérisés par un traitement minutieux ainsi que par une présentation claire. Ils contiennent de nombreux renvois à la doctrine et à la jurisprudence qui couvrent la période du début du trafic ferroviaire jusqu'à aujourd'hui.

Comme d'usage dans cette série de publications, les points-clés de chaque matière sont relevés au début de chaque fascicule, suivis d'un sommaire analytique et d'un index alphabétique. Le texte est numéroté dans chaque fascicule. En cas de besoin, les mises à jour concernant les différents chiffres sont publiées dans des feuillets supplémentaires. Bien que les fascicules 615 et 616 concernent les transports intérieurs, ils peuvent néanmoins être recommandés en tant que source très intéressante et utile aux juristes oeuvrant dans le domaine du droit de transport international. (Traduction)

**Dengler Michael F.**, *Die Haftpflichtversicherung im privaten und gewerblichen Bereich* (L'assurance responsabilité civile dans le domaine privé et professionnel), Editions C.H. Beck, Munich 2003, ISBN 3 406 51393X, XIX, 631 pages

Ce précis relatif à l'assurance responsabilité civile a été publié pour la première fois en 1997 et paraît maintenant déjà dans sa 3<sup>ème</sup> édition. Le but consiste à faciliter au lecteur l'entrée dans le monde en partie très compliqué du droit relatif à la responsabilité civile et de l'assurance responsabilité civile ou à élargir et à développer des connaissances de bases déjà acquises. L'auteur attache une grande importance à communiquer des exemples de la pratique.

Aujourd'hui, il est souvent attendu d'une assurance responsabilité civile qu'elle règle tous les cas de dommages occasionnés à un tiers. Il est, par conséquent, important d'indiquer les bases juridiques, c'est-à-dire les principes du droit civil. L'auteur parvient, au moyen d'une multitude d'exemples pratiques, à présenter clairement le droit en matière d'assurance responsabilité civile.

Dans la partie A sont tout d'abord illustrées à partir d'exemples concrets les questions de base concernant les types de dommages, les fondements de la responsabilité, les formes de faute et le dédommagement.

La partie B traite les conditions générales de responsabilité (AHB), les conditions particulières, des accords et des descriptions de risques, l'assurance relative à la responsabilité pour les dommages causés à l'environnement ainsi que les termes juridiques « assurance responsabilité incendie » - en tant qu'assurance particulière - et « accord de renonciation au recours ». La partie C livre un aperçu des couvertures générales et spéciales dans le cadre de polices conclues avec des entreprises, alors que la partie D est dédiée à l'assurance responsabilité civile privée. La partie E s'adresse tout

particulièrement aux collaborateurs des entreprises d'assurance et donne des indications en ce qui concerne la conception optimale de différents contrats d'assurance, le concept de couverture et le montant de couverture.

La partie F traite brièvement des „quatre piliers du traitement des dommages“ qui touchent en principe tous les dommages, à savoir

- l'examen de la couverture,
- l'examen de la responsabilité,
- l'examen de l'étendue des droits qui ont été fait valoir,
- l'examen des possibilités de recours.

Dans les annexes sont reproduits des dispositions légales, les conditions générales d'assurance relatives à l'assurance responsabilité civile ainsi que différents aperçus qui facilitent le travail avec ce livre. L'ouvrage comporte bien entendu, comme les autres publications des Editions C.H. Beck, un sommaire détaillé, une liste des abréviations, un répertoire bibliographique et un répertoire des mots-clés.

Le précis de Dengler s'adresse en premier lieu aux collaborateurs d'assurances, mais il est également d'un grand intérêt pour quiconque voudrait s'informer sur des questions ayant trait à l'assurance responsabilité civile à partir d'exemples concrets, et peut être vivement conseillé. (Traduction)

**Koller Ingo**, *Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport*, (Droit de transport, commentaire sur les commissions de transport et le transport des marchandises), 5<sup>ème</sup> édition entièrement remaniée, C.H. Beck, Munich 2004, XXX, 1730 pages, ISBN 3 406 51304 2

La 5<sup>ème</sup> édition de ce commentaire standard éprouvé sur le droit de transport a de nouveau été entièrement remaniée. La 4<sup>ème</sup> édition, parue en 2000, avait elle aussi déjà été entièrement remaniée et restructurée, afin de tenir compte de la loi allemande réformant le droit de transport, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998 (commentaire dans le Bulletin 2000, p. 85 ss). La nouvelle structure en une partie A, transports nationaux allemands et commission de transport, et en une partie B, transports transfrontaliers, a été maintenue dans la 5<sup>ème</sup> édition.

Depuis la 4<sup>ème</sup> édition de ce commentaire standard, la discussion concernant l'interprétation des nouvelles dispositions du droit de commerce relatives au droit de transport routier, ferroviaire, aérien et par navigation intérieure ainsi que le droit de transport multimodal bât son plein. Les Conditions générales importantes relatives aux commissionnaires de transport et les Conditions générales pour les entreprises de transport de marchandises par route et les entreprises de logistique (VBGL) ont également été considérablement modifiées, ce qui a rendu nécessaire un remaniement et une mise à jour du commentaire. Le commentaire est maintenant beaucoup plus volumineux et s'est enrichi de plus de 300 pages. Cela est principalement dû au nouveau commentaire des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et de la Convention de Montréal de 1999 relative aux transports aériens.

Le commentaire de la CIM avait déjà été annoncé dans l'avant-propos à la 4<sup>ème</sup> édition. Dans la nouvelle édition, les explications relatives à la CIM se basent toutefois sur l'état de la CIM 1980 dans la teneur de 1990 en raison du fait qu'au moment de la rédaction du commentaire – jurisprudence et doctrine y sont intégrées jusqu'au 31 juillet 2003 – la COTIF dans la version du Protocole de Vilnius n'était pas encore sur le point d'entrer en vigueur. Même aujourd'hui, il n'est pas possible de déterminer avec certitude quand l'entrée en vigueur interviendra. Il existe toutefois de bonnes chances que cela sera le cas encore dans le courant de l'année 2005.

La Convention de Montréal, qui a été signée le 28 mai 1999, est par contre entrée en vigueur le 4 novembre 2003 et est, par conséquent, reproduite en langues allemande et anglaise et brièvement commentée.

Le commentaire de la CIM, la seule réglementation traitée en détail ici, qui est d'un intérêt particulier pour les lecteurs de ce Bulletin, suit, pour l'essentiel, les points de vue défendus par Mutz dans le « Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch » (Commentaire de Munich du Code de commerce). A titre d'exemple est cité le problème du caractère, en principe, contraignant de la CIM pour les deux parties. Celui-ci est également défendu par Koller, même si ce point de vue est contesté par Goltermann/Konow dans la note 1 c à l'article 3 de la COTIF.

Des divergences de points de vue sont en revanche plutôt rares et pas forcément importantes. Ces divergences de vue sont traitées en détail ci-dessous :

Dans le Commentaire de Munich, marginal 2 à l'article 13 CIM, Mutz défend le point de vue qu'outre l'expéditeur et le destinataire, la gare de destination devait également pouvoir ressortir de la lettre de voiture, afin qu'un contrat de transport soit valable. Koller est en revanche d'avis, sans en préciser la raison, que dans un tel cas, le contrat de transport CIM est valablement conclu et qu'il y a uniquement un empêchement à la livraison. Une lecture détaillée fait apparaître que cette différence d'opinion est plus faible qu'elle ne le semble. Dans le commentaire de Mutz, il est dit : « Au moins l'expéditeur, la gare de destination et le destinataire doivent pouvoir **ressortir** de la lettre de voiture » (mise en relief par l'auteur de ce compte-rendu). Même si la gare de destination n'est pas expressément inscrite en tant que telle, elle pourra être établie en règle générale avec une certitude suffisante au moyen de l'adresse du destinataire.

En ce qui concerne l'article 18 CIM, Koller se base strictement sur le libellé de cette disposition et est d'avis qu'en ce qui concerne les indications supplémentaires qui ne sont pas admises (art. 13, § 2), la responsabilité n'est pas régie par l'article 18 CIM, alors que Mutz part du principe que malgré la différence rédactionnelle, les conséquences juridiques en cas d'indications supplémentaires qui ne sont pas admises, sont analogiques à celle que prévoit l'article 57 EVO (Règlement relatif aux transports par chemin de fer). Des cas, dans lesquels le chemin de fer subit un dommage en raison d'indications supplémentaires non admises, ne sont envisageables qu'exceptionnellement. Pour cette raison, les rédacteurs de la CIM ont probablement renoncé à reprendre l'expression « qui ne sont pas admises » à l'article 18 CIM lors de la rédaction des versions antérieures de cette disposition.

Un autre exemple de divergences d'interprétation est l'opinion défendue par Koller dans la note 3 à l'article 28 CIM, selon laquelle le chemin de fer peut refuser de fournir ses prestations si le destinataire n'a pas rempli les conditions au sens des articles 15, §§ 4 et 5 ainsi que 21, § 3 et 24 CIM. Mutz est par contre d'avis dans le Commentaire de Munich, que le destinataire peut faire valoir ses droits découlant du contrat de transport sans paiement préalable des frais de transport. Cela découle de la conception du droit ferroviaire, selon laquelle la reprise de la dette par le destinataire lors de la remise de la lettre de voiture libère l'expéditeur de son obligation de paiement des frais imputés au destinataire. Cette conception de la « reprise de dette libératoire » a par ailleurs été critiquée par Basedow dans « Der Transportvertrag » (Le contrat de transport), p. 330. La teneur de l'article 17, § 1 de la CIM 1999 tient compte de cette critique. Conformément à l'article 17, § 1 de la

CIM 1999, le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

Les ordres qui ne sont pas en accord avec l'article 30, § 2 de la CIM 1980, sont sans effet. Selon Koller, cela vaut également lorsque le chemin de fer donne suite à de tels ordres. Dans le Commentaire de Munich, Mutz défend un autre point de vue en se référant à l'article 30, § 3 ; ce point de vue est soutenu par l'arrêt de la Cour suprême de Vienne du 11 mai 1909, publié dans le Bulletin 1909, p. 441 ss, selon lequel le destinataire d'un envoi a le droit d'en disposer même s'il lui a été remis à la suite d'un ordre ultérieur erroné de l'expéditeur. La CIM 1999 ne comporte plus de dispositions en ce qui concerne la forme sous laquelle des ordres ultérieurs doivent être donnés.

Le dernier exemple d'opinions divergentes concerne l'article 33, § 4. Koller suit l'avis juridique de Goltermann/Konow, selon lequel l'ayant droit peut donner des ordres oraux à l'exception des cas cités à l'article 33, § 4 de la CIM. Selon l'avis prononcé par Mutz dans le Commentaire de Munich, la forme écrite n'est certes pas prévue de manière contraignante dans la CIM ; elle découle toutefois de la DCU n° 1 à l'article 33, qui ne règle cependant que l'information écrite de l'expéditeur. La CIM 1999 ne prévoit pas, comme déjà mentionné ci-dessus, de dispositions de forme pour donner des ordres ultérieurs.

Le commentaire de Koller comporte comme toujours un index détaillé et un aperçu rapide des principaux mots-clés qui facilitent considérablement l'utilisation. A cela a été nouvellement ajouté un index des arrêts de plus de 50 pages, ce qui permet de trouver rapidement des arrêts, non seulement dans les publications de la Cour suprême en affaires civiles (BGHZ – Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen), mais aussi dans différentes revues, telle que la « Neue juristische Wochenschrift » (NJW), le « NJW-Rechtsprechungsreport Zivilrecht » (Rapport de juridiction en droit civil de la NJW), la « Zeitschrift für Versicherungsrecht » (Revue du droit d'assurance), la « Zeitschrift für Transportrecht » (Revue du droit de transport) et la « Monatszeitschrift für Deutsches Recht » (Revue mensuelle du droit allemand).

Ce commentaire est destiné aux avocats, juges, entreprises de transport, entreprises de commission de transport, entreprises de transport de marchandises par route et assurances et ne doit manquer dans aucune bibliothèque de droit de transport.  
(Traduction)

**Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS** (Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer), nouvelle édition, y compris les modifications et compléments, état au 1er janvier 2004, **traduction allemande** non officielle, publiée et éditée par Logotrans, Logistik- und Transport-Consult SARL, Vienne, 224 pages, 95.- EUR

Comme indiqué sur la page de titre du SMGS, cet accord est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1951. Il a été créé par les administrations ferroviaires dans le cadre de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) pour le trafic ferroviaire entre les Etats à planification économique étatique. Les modifications sont discutées et décidées chaque année. Depuis la fin de la qualité de membre de la RDA, suite à la réunification de l'Allemagne, l'allemand ne fait plus partie des langues de travail de l'OSJD, raison pour laquelle il n'existe plus qu'une version officielle du SMGS en langues russe et chinoise. Du point de vue du passage entre les régimes de droit des marchandises CIM et SMGS, il est toutefois intéressant de constater que l'imprimé en langues russe et allemande de certains formulaires, comme par exemple celui de la lettre de voiture, de la demande de modification du contrat de transport ou du procès-verbal de constatation a été maintenu dans les annexes au SMGS.

La traduction allemande non officielle éditée par Logotrans comble la lacune créée par la suppression de l'allemand en tant que langue de travail de l'OSJD. L'éditeur, le Professeur honoraire Kurt Spera, gérant de Logotrans, est connu des lecteurs du Bulletin en tant qu'auteur d'un commentaire sur la CIM 1980 (éditions GOF, Vienne, 1991, v. Bulletins 2/1991, p. 79/80, et 4/1991, p. 146-148) et de nombreuses études scientifiques, entre autres en ce qui concerne une comparaison des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) avec le SMGS et le SAT (v. Bulletin 4/1993, p. 179-205). Son nom est garant que la traduction a été réalisée avec le plus de connaissances possibles en la matière.

Le même éditeur a déjà publié, en 1997, respectivement en 1998, une édition d'une traduction non officielle en langue russe du SMGS (165 et 200 pages). Conformément au développement du SMGS dans la période 1999-2003, cette nouvelle édition représente une version adaptée et élargie du texte déjà existant. Toutefois, la quantité des adaptations nécessaires par rapport à la version 1998 n'est pas négligeable. Hormis de nombreuses adaptations rédactionnelles qui se retrouvent également dans cette traduction minutieuse, il convient de citer quelques modifications, à titre d'exemple,

pouvant avoir un intérêt du point de vue du droit de transport des marchandises CIM, à savoir : des nouvelles dispositions concernant la lettre de voiture électronique (art. 7, § 14), la possibilité nouvellement créée de déclarer un intérêt à la livraison (art. 10, § 5) et la possibilité de convenir de délais de livraison autre que ceux prévus dans le SMGS (art. 14, § 7). Les annexes au SMGS ont également été mises à jour (entre autres, par exemple, l'annexe 8 concernant le transport de conteneurs) et d'autres annexes, comme par exemple les dispositions concernant le transport de trains autos chargés, de caisses mobiles et de semi-remorques (annexe 21) ont été ajoutées.

Ne sont pas comprises l'annexe 2 (dispositions concernant le transport de marchandises dangereuses) et l'annexe 14 (dispositions concernant le chargement et la fixation de l'arrimage des marchandises dans les wagons) qui paraissent, également dans leur version originale, dans un fascicule particulier.

Du point de vue linguistique, il peut être constaté que le texte allemand correspond exactement à l'original russe, sans que cela n'ait gêné la construction des phrases et la manière de s'exprimer en allemand.

L'éditeur émet dans sa préface le vœu de contribuer à une meilleure compréhension entre les experts ferroviaires travaillant avec le régime COTIF/CIM, d'une part, et le régime SMGS, d'autre part, dans l'espoir que le „réseau ferroviaire mondial du futur devienne, dans ses principes juridiques, indépendamment des frontières, des différences au niveau des systèmes de société et d'écartements différents, une unité performante, apte à répondre aux exigences logistiques de l'échange de biens à l'échelle mondiale.“ Nous ne pouvons que nous joindre à ce vœu. (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° 3023/2004, p. 127-129 – Contrat de transport. Pour le meilleur ... (M. Tilche)

*Idem*, n° 3027/2004, p. 202/203 – Lettre de voiture. Attention, chausse-trappe !; p. 205/206 – Prescription CMR. Cas pratique (M. Tilche)

*CIT Info*, Berne, N° 1/2004, Les produits du CIT au regard du droit de la concurrence / Die Produkte des

CIT im Hinblick auf das Wettbewerbsrecht / The CIT publications and competition law (J.-P. Lehman)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 21/2004, S. 3 – Gefahrgutrecht. Sicherungsbewusstsein wird geschärft. 2001, 2003, 2005 – der Zweijahresrhythmus für Rechtsänderungen bleibt erst einmal bestehen (H. Rein)

*Idem*, Nr. 34/2004, S. 8 – CMR-Transporte: Österreich regelt Schadenersatz anders. Regress gegen Unterfrachtführer möglich, auch wenn selbst noch nicht gezahlt wurde (E. Boeckert)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 6/2003, p. 731-740 / 741-750 – Das neue Speditionsrecht in Russland / Fédération de Russie : nouvelle loi régissant les relations entre commissionnaires de transport et clients (S. Rogov)

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 1/2004, S. 25-28 – RID 2005 fertig I., Nr. 2/2004, S. 27/28 – RID 2005 fertig II. (J. Conrad)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 3-4/2004, p. 49 – Opérateur privé contre chemins de fer d'Etat

*Idem*, n° 7-8/2004, p. 22/23 – Convention de Montréal. Les « failles » du nouveau régime de responsabilité (E. Boecker)

*Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports* (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 38/2003, p. 1-4 – La responsabilité de la SNCF pour les dommages corporels subis par ses voyageurs en cas d'agression (M. Allégret)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 1/2004, p. 14-24 – Wirtschaftliche Kriterien der Haftung des Frachtführers (H. Neumann)

*Idem*, Nr. 2/2004, S. 56-61 – Umschlag von Gut als Beförderung im Sinne des § 407 Abs. 1 HGB? (K. Ramming); S. 72-74 – Das Dilemma bei der Vereinheitlichung des internationalen Luftverkehrsrechts (A. Gran)