



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2004

112^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Finlande et Danemark, p. 47

Application des Règles uniformes CIM par l'Ukraine, p. 47

Organes de l'OTIF

Comité administratif

Session extraordinaire – Berne, 1.7.2004 – p. 48

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

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

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

Duisburg-Wedau, 24/25.6.2004 – p. 48

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

Genève, 5-14.7.2004 – p. 50

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 13-17.9.2004 – p. 51

Autres activités

OTIF - UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF) – Bruxelles, 21-23.9.2004 – p. 52

Coopération avec les organisations et associations internationales

Union arabe des chemins de fer (UACF)

Jubilé du 25^{ème} anniversaire de l'UACF – Alep, 2/3.9.2004 – p. 53

Union internationale des wagons privés (UIP)

Congrès de l'UIP 2004 – Wiesbaden, 30.9/1.10.2004 – p. 53

Etudes

Dr Th. Leimgruber, Bases contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure, p. 55

Jurisprudence

Bundesgerichtshof – Arrêt du 17.2.2004 – Responsabilité du gestionnaire d'infrastructure vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire (droit national), p. 62

Oberlandesgericht Nuremberg – Arrêt du 23.12.2003 – Responsabilité du gestionnaire d'infrastructure vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire (droit national), p. 70

Bibliographie

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs), livraisons complémentaires 2/03 et 1/04, p. 73

Frohmayer Albrecht / Mückenhausen Peter (éditeurs), EG-Verkehrsrecht (Droit communautaire des transports), 4^{ème} livraison complémentaire, décembre 2003, p. 73

Kunz Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 16^{ème} livraison complémentaire, p. 74

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 74

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

Finlande et Danemark

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), la Finlande et le Danemark ont déposé, le 4 août 2004, respectivement le 29 septembre 2004, leur instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). Le Danemark est le 22^{ème} Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

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

Application des Règles uniformes CIM par l'Ukraine

L'Ukraine a adhéré à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 avec effet au 1^{er} janvier 2004 (v. Bulletin 4/2003, p. 69/70). Des lignes frontières entre l'Ukraine et la Pologne, la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie d'une longueur totale de 216 km ont été inscrites dans la liste des lignes CIM et ainsi soumises aux Règles uniformes CIM (v. la Liste des lignes CIM, www.otif.org).

Le Secrétariat de l'OTIF a reçu une communication de l'Administration étatique du trafic ferroviaire de l'Ukraine du 26 décembre 2003 concernant les particularités relatives à l'établissement des documents de transport et le paiement des frais dans le cadre de transports de marchandises sur les lignes ferroviaires Halmeu/Djakovo-Batjevo-Tschop/Čierna nad Tisou (Tschop/Záhony), Batjevo-Mukatschevo, Medyka/Mostiska II - Mostiska I, Dorochusk/Jagodin-Kovel conformément à l'article 9, § 2, lettre f) de la COTIF et en a informé les Etats membres par lettre circulaire du 23 janvier 2004.

Les chemins de fer de l'Ukraine, de la Pologne, de la Slovaquie, de la Hongrie et de la Roumanie sont ensuite, avec l'autorisation de leurs Gouvernements, convenus de règles particulières concernant le paiement des frais en tant que dérogation temporaire à l'article 15 des CIM conformément à l'article 65, § 2 des CIM. Ces règles et

les nouvelles gares d'expédition figurent dans le supplément au „Recueil des réglementations spéciales pour le trafic international des marchandises“ (publié par le Comité international des transports ferroviaires, CIT, v. www.cit-rail.org) applicable à compter du 1^{er} août 2004.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

Session extraordinaire

Berne, 1^{er} juillet 2004

Au cours de la session extraordinaire, qui s'est tenue à Berne le 1^{er} juillet 2004 sous la présidence de M. Michel Aymeric (France), le Comité administratif a nommé M. Stefan Schimming (Allemagne) Directeur général de l'Office central pour la période 2005-2009. M. Schimming prendra ses fonctions le 1^{er} janvier 2005.

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

Duisburg-Wedau, 24/25 juin 2004

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

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

5^{ème} réunion

Duisburg-Wedau, 24/25 juin 2004

(v. également dans ce contexte les Bulletins précédents)

Les Etats suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : Belgique, Allemagne, France, Lituanie, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Roumanie, Suisse, Espagne, République tchèque et Royaume-Uni. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union

internationale des wagons privés (UIP) étaient également représentées.

Etat d'avancement de la normalisation pour les éléments d'absorption d'énergie

Le représentant de l'UIC a informé que depuis le 1^{er} janvier 2004 un groupe de travail se réunit et élabore des propositions pour modifier la Fiche UIC 573. Ce groupe de travail est composé de fabricants de tampons crash, de fabricants de wagons, de l'UIP et de l'UIC. La procédure d'approbation auprès de la Commission technique de l'UIC sera vraisemblablement terminée en juillet 2004. Les modifications seront communiquées au groupe de travail « Technique des citernes et véhicules » après l'achèvement de la procédure.

Le représentant de l'UIP a relevé que les exigences générales de sécurité, dans leurs détails, causaient souvent de gros problèmes. C'est ainsi que les tampons crash ne doivent pas réagir jusqu'à une vitesse de tamponnement de 12 km. Cette exigence devient cependant problématique lorsque les wagons sont attelés de manière serrée et que le tamponnement a lieu dans la courbe de la voie. Il faudrait prendre en considération à l'avenir qu'avant de formuler des prescriptions une discussion détaillée ait lieu sur les problèmes corrélatifs.

Le groupe de travail a appuyé l'insertion d'un renvoi dans le RID à la Fiche UIC 573. L'UIC a été priée d'envoyer la nouvelle fiche UIC à l'OTIF, afin que la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID en novembre 2004 puisse l'examiner. Si la fiche UIC devait être adoptée, un renvoi pourrait être inséré déjà dans l'édition 2005 du RID dans le cadre d'un erratum.

Utilisation de détecteurs de déraillement en Suisse

La longue discussion qui a eu lieu peut être résumée comme suit :

- L'on est parvenu au consensus que les détecteurs de déraillement peuvent diminuer les conséquences d'un accident.
- Jusqu'à aujourd'hui trois systèmes sont connus (mécanique/pneumatique, transmission des signaux par pulsation de pression, transmission des signaux par bus de train).
- Les points restés ouverts sont : le détecteur de déraillement doit-il fonctionner automatiquement ou avec le concours du conducteur de locomotive et comment se comporte la stabilité du train en

marche en cas de déclenchement d'un détecteur de déraillement.

- Les résultats obtenus au cours des discussions dans le cadre de l'UIC et du TSI doivent être intégrés dans un document de l'Allemagne pour la Commission d'experts du RID.

Mesures de protection pour éviter des dommages par enchevêtrement des tampons

Deux options étaient en présence :

- Celle de la Suisse qui préconisait d'augmenter l'épaisseur de paroi du fond de la citerne de 12 mm à 18 mm pour certains gaz très toxiques (le chlore par ex.) et contrairement à la décision de la 40^{ème} session de la Commission d'experts du RID ;
- Celle de la France qui proposait des dispositifs d'arrêt en tant que protection active contre l'enchevêtrement des tampons.

Faute de majorité l'on a convenu de soumettre les deux propositions à la Commission d'experts du RID.

Couvertures sandwich pour les fonds de citernes

Le représentant des Pays-Bas a présenté son document dans lequel, pour la couverture sandwich, en plus de la protection mécanique contre la pénétration et la protection thermique en cas d'incendie, un autre objectif de protection est mentionné. Par le transport réfrigéré de gaz, la quantité de fuite en cas de pénétration pourrait être notablement réduite.

Etant donné que cet objectif de protection concerne également le trafic routier, le représentant des Pays-Bas a été prié d'adresser un document pertinent au groupe de travail des citernes de la Réunion commune.

Longeron longitudinal/central / citerne autoportante

Après les discussions sur les avantages et désavantages des différentes formes de construction, l'on a convenu qu'il faudrait examiner, dans un projet de recherche, le comportement en cas d'accidents, en particulier également en ce qui concerne les dispositifs de remplissage et de vidange.

Liste de contrôle

Etant donné que les nouvelles prescriptions pour la formation du personnel entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2005, ce thème ne sera plus poursuivi.

Contrôle de l'air de freinage

Il a été convenu de ne pas poursuivre pour le moment l'examen de cette question, dans l'attente d'avoir à disposition de nouvelles possibilités techniques, notamment en ce qui concerne le contrôle sur la locomotive de la fluidité de la conduite principale d'air au moyen d'une chronométrie de la chute de pression.

Distance de protection fond de citerne – traverse de tête

La question a été considérée comme réglée, étant donné qu'une distance de protection de 300 mm est déjà exigée dans une Fiche UIC.

Sécurité dans les tunnels ferroviaires

Le vice-président du groupe de travail multidisciplinaire pour la sécurité dans les tunnels ferroviaires a rappelé qu'il y a trois documents déterminants pour la sécurité dans les tunnels ferroviaires :

- le document TRANS/AC.9/9, qui contient tant des recommandations qu'également des standards des chemins de fer, des ministères et des autorités de contrôle ;
- la directive sur l'interopérabilité pour la sécurité dans les tunnels ferroviaires qui doit recevoir un caractère obligatoire dans tous les Etats membres de l'UE ;
- la Fiche UIC 779-9 qui contient des recommandations des chemins de fer, mais qui cependant ne remplacent pas les prescriptions nationales existantes.

A son avis, un seul et même concept de sécurité est constatable dans tous les trois documents :

- Pour l'infrastructure, l'on peut se demander a priori si des tunnels à une voie doivent être construits. Il faut prévoir un drainage dans les tunnels pour éviter la pénétration de matières dangereuses dans les eaux courantes ou dans la canalisation.

- Pour le matériel roulant, il est prévu d'installer des détecteurs de déraillement.
- Pour les mesures d'exploitation, l'on peut se demander si des rencontres avec des trains de marchandises dangereuses dans les tunnels doivent être exclues. L'exploitant de l'infrastructure devrait disposer d'informations sur le train de marchandises dangereuses avant le transport. Un préavis de marchandises dangereuses aux autorités compétentes et aux pompiers n'a par contre pas été considéré comme judicieux. Cela devrait rester de la compétence des différents Etats.

En ce qui concerne l'installation de détecteurs de déraillement, il a précisé qu'il faut différencier entre trains de marchandises et trains de voyageurs. Alors que pour les trains marchandises un arrêt du train dans le tunnel est considéré comme possible, il faut garantir pour les trains voyageurs un frein de secours de pontage.

L'on a convenu de communiquer à la Commission d'experts du RID que les mesures concernant le domaine des marchandises dangereuses peuvent être acceptées. Pour ce qui est de l'installation de détecteurs de déraillement, il faut attendre le résultat de la discussion en cours.

Télématique

Après un échange d'informations notamment sur l'état d'avancement du projet de recherche télématique et sur l'utilisation de la télématique aux fins de la sûreté, l'on a convenu de ne poursuivre l'examen de ce thème que lorsque des applications télématiques et des solutions techniques pour l'information des conducteurs de locomotives seront en pratique disponibles.

Manuel wagons-citernes

Le représentant de l'UIC a déclaré que de nombreux documents lui sont parvenus et qu'ainsi les travaux peuvent débuter. L'industrie chimique a fait part de son grand intérêt pour ce manuel.

Divers

Des possibilités de solutions pour éviter les fuites par égouttement qui se produisent fréquemment ont été présentées par le représentant des Pays-Bas. Etant donné que ces défauts ont été particulièrement constatés dans le domaine ferroviaire, il a proposé de traiter ce thème

tout d'abord dans le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et ensuite de le transmettre au groupe de travail citernes de la Réunion commune.

Le représentant de l'UIP a déclaré que les fautes du transporteur ou du remplisseur ne devraient pas conduire à des mesures techniques supplémentaires.

Le représentant de l'UIC a rappelé les prescriptions pour le remplissage des wagons-citernes à gaz contenues dans le RID et qui ont conduit à plus de sécurité. C'est la raison pour laquelle il a aussi considéré que des prescriptions pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes sont judicieuses. Il a renvoyé à un document qu'il a soumis à la Réunion commune et qui aborde la même problématique.

L'on a convenu d'attendre la discussion de ce document dans le cadre de la Réunion commune.

Prochaine réunion

Elle aura lieu au printemps 2005.

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

25^{ème} session

Genève, 5-14 juillet 2004

Les experts ou observateurs de 26 pays et 29 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de cette 3^{ème} session de la nouvelle période biennale 2003-2004.

75 documents officiels et plus d'une centaine de documents informels INF figuraient à l'ordre du jour. Le Sous-comité a fait preuve de discipline en ne traitant que des documents informels qui se rapportaient à des documents officiels ou issus de groupes de travail. Ceux traitant de nouvelles questions ne figurant pas à l'ordre du jour du programme de travail de cette période biennale ont été reportés à la prochaine période.

L'ordre du jour comportait les points suivants :

- Explosifs, matières autoréactives et peroxydes organiques (confié à un groupe de travail)
- Transport des gaz (confié à un groupe de travail)

- Emballages, y compris les grands récipients pour vrac (GRV) et les grands emballages
- Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées
- Inscription, classement et emballage de nouvelles matières
- Questions diverses
- Propositions diverses d'amendement au Règlement type de l'ONU
- Normalisation des consignes d'urgence
- Harmonisation avec le Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA
- Procédure de notification des incidents
- Principes directeurs du Règlement type
- Harmonisation et avec le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage (SGH)
- Programme de travail pour la période biennale 2005-2006.

Le Sous-comité a ainsi bien avancé dans l'élaboration de la 14^{ème} révision du Règlement type et qui sera incorporée dans le RID/ADR au 1^{er} janvier 2007. Le rapport complet de cette session en français, anglais et russe peut être consulté sur le site web de la Division des transports de la CEE/ONU sous <http://unece.org/trans/danger/danger.htm>.

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 13-17 septembre 2004

25 gouvernements et 13 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé aux travaux de cette réunion présidée par M. C. Pfauvadel (France).

40 documents officiels (dont un seul n'a pas pu être traité) et 33 documents informels INF figuraient à l'ordre du jour de la réunion.

L'ordre du jour comprenait les points suivants :

- Questions en suspens
- Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU
- Nouvelles propositions d'amendement au RID/ADR/ADN
- Normes (confié à un groupe de travail)
- Transport en citernes (confié à un groupe de travail)
- Questions diverses.

Parmi les décisions importantes citons notamment :

- Les rapports d'incidents et d'accidents devront également être fournis par les chargeurs, remplisseurs et destinataires lors d'opérations de chargement, de remplissage ou de déchargement
- Les obligations des remplisseurs ont été complétées par l'obligation d'assurer la conformité avec les dispositions relatives au transport en vrac (chapitre 7.3)
- La création d'un groupe de travail pour établir une structure stable du chapitre 6.2 (récipients à pression) pour minimiser les travaux de transposition des amendements du Règlement type, améliorer la convivialité et la concision des textes
- L'ajout de renvois à de nouvelles normes
- L'ajout de nouvelles dispositions sur le transport en citernes
- La transformation du Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID en un groupe de travail de la Réunion commune a été acceptée à condition que le WP.15 l'accepte aussi.

Le rapport complet de cette réunion figure en allemand sur le site web de l'OTIF sous www.otif.org et en français, anglais et russe sur le site web de la Division des transports de la CEE/ONU sous <http://unece.org/trans/danger/danger.htm>.

Autres activités

OTIF – UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF)

Bruxelles, 21-23 septembre 2004

La RRTF a siégé sous la présidence commune de Monsieur Peter Bloch (USA) et Monsieur Henrik Kjellin (Suède).

Tout d'abord, le représentant du Secrétariat de l'OTIF a fourni un rapport sur l'état des efforts visant à trouver un Etat hôte pour la conférence diplomatique prévue. Ces efforts doivent encore être poursuivis de manière renforcée, cette tâche ayant été reprise par le Secrétariat de l'UNIDROIT et l'Allemagne lors de la troisième session conjointe des experts gouvernementaux. Il va de soi que le Secrétariat de l'OTIF poursuivra lui aussi ses efforts pour trouver des candidats appropriés.

Etant donné que la préparation de la conférence diplomatique nécessite au moins 12 mois, voire plus, la date de mai 2005 ne pourra en aucun cas être maintenue, et même une conférence diplomatique fin 2005 pourrait être remise en question.

Par la suite, la RRTF a traité des problèmes en relation avec l'article V du projet d'un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Dans ce contexte, l'attention a été attirée sur le fait que les déclarations conformément au § 2 et au § 3 doivent également être prises en compte à l'article XXV (nouvellement XXVII).

Le matériel roulant n'a pas forcément une « appartenance à un Etat ». La version actuelle de l'article V ne règle ainsi pas de manière suffisante la question de savoir quel matériel roulant ferroviaire doit être soumis au système d'identification général et dans quels cas d'une déclaration conformément aux §§ 2 ou 3 quel système national ou régional doit être applicable. La RRTF a préparé le projet d'un article V, § 3 bis, dont le libellé précis devra toutefois encore être harmonisé avec la Commission de rédaction. Une session conjointe de la RRTF et de la Commission de rédaction a été envisagée pour février 2005.

La question de l'absence de sanctions en cas de non respect des obligations selon l'article V, § 6 a été

discutée en détail. La RRTF est parvenue à la conclusion que des sanctions ne sont pas indispensables, mais qu'il doit être assuré que le non respect de ces obligations ne peut avoir des conséquences pour la validité ou l'ordre d'un enregistrement conformément à l'article VII.

Dans le cadre de la discussion concernant l'article XI (nouvellement XIII), la RRTF a été d'avis, en tenant compte des travaux concernant le registre aéronautique, que le registre international n'a certes pas de personnalité juridique, mais qu'il fait partie de la Supervisory Authority, étant donné que celle-ci détient les droits de propriété du registre, respectivement les données qui y sont contenues. L'activité de registre se fait au nom et sur mandat de la Supervisory Authority et est, par conséquent, couverte par les immunités et les privilèges de cette dernière. Les efforts tendant à élaborer un texte correspondant ayant pour but de clarifier cette conception juridique, doivent toutefois encore être poursuivis.

En relation avec les problèmes de l'assurance de la responsabilité du détenteur du registre, la question s'est posée de savoir s'il y avait une possibilité de limiter la responsabilité à un montant fixé pouvant être assuré. Une assurance couvrant une responsabilité illimitée ne peut actuellement pas être obtenue sur le marché international des assurances et ferait en tout cas, même si une telle possibilité d'assurance existait, grimper les frais pour le registre à un niveau insoutenable. La RRTF a élaboré un projet de texte visant à limiter la responsabilité à l'article XV (nouvellement XVII), §§ 6 et 7, mais il faut s'attendre à ce qu'une telle disposition dans la version du projet pourrait susciter des réserves de droit constitutionnel de la part de certains Etats.

La RRTF a finalement discuté du Règlement intérieur de la Supervisory Authority et a apporté quelques modifications dans le sens de simplifications du projet qui avait été préparé par le Sous-groupe de travail (OTIF, Canada, Suisse). Le projet de « Registry Regulations » également élaboré par ce Sous-groupe de travail n'a, par contre, pas été traité en détail. Le projet avait été élaboré en raison et sur la base du premier projet de Registry Regulations pour le Registre aéronautique. Celles-ci font toutefois maintenant l'objet d'un remaniement, de manière à ce que, dans un premier temps, le projet du Sous-groupe de travail doit être remanié en raison des nouvelles réglementations concernant le Registre aéronautique, avant qu'il ne soit examiné en détail par la RRTF.

(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Union arabe des chemins de fer (UACF)

Jubilé du 25^{ème} anniversaire de l'UACF

Alep, 2/3 septembre 2004

L'UACF a été fondée en 1979 à Amman (Jordanie) et est l'une des plus anciennes organisations pour la coopération dans l'ensemble de l'espace des Etats arabes. Aujourd'hui lui appartiennent les entreprises ferroviaires ou des entreprises similaires du domaine ferroviaire ainsi que quelques entreprises étatiques ou semi-étatiques périphériques oeuvrant dans des domaines partiels et issues de onze Etats arabes. L'UACF n'est pas une organisation intergouvernementale, même si elle est, selon les structures, politiquement bien ancrée dans les Etats arabes. Le siège de l'UACF se trouve en Syrie, à Alep, la deuxième ville du pays. L'UACF a pu profiter dès le début d'un important soutien de la part de la Syrie et du chemin de fer syrien, d'où provient également le personnel qui, dans une large mesure, participe encore aujourd'hui au Secrétariat de l'Organisation.

L'UACF a été créée afin de soutenir ses membres et de coordonner leurs efforts au service du chemin de fer dans l'espace arabe. Un lexique a été élaboré très tôt afin de mettre à disposition des termes uniformes en langue arabe correspondant à la terminologie de l'UIC. L'UACF publie tous les ans un aperçu statistique sur le trafic ferroviaire dans son domaine d'activité. Parmi ses prestations de service figurent des règlements uniformisés dans le domaine technique/exploitation et compatibilité. L'UACF considère comme une tâche importante l'organisation de congrès et de séminaires, ceci en règle générale, en coopération avec d'autres organisations internationales, afin d'offrir à intervalles réguliers des plates-formes pour l'échange d'informations et la formation continue. L'UACF lance et participe à des études sur le développement du système ferroviaire dans l'espace arabe. Une étude détaillée essaie de montrer quels axes principaux devraient être promus à cette fin, afin de mieux relier les Etats arabes entre eux également par le chemin de fer. L'UACF publie finalement une revue qui paraît deux à trois fois par an.

L'UACF peut être considérée aujourd'hui comme un instrument bien établi et déterminant pour la coopération des chemins de fer dans l'espace des Etats arabes. Elle

entretient des liens étroits avec l'UIC, dont le soutien en relation avec une renaissance substantielle du chemin de fer et la volonté d'un développement régional du secteur ferroviaire dans l'espace arabe gagne de plus en plus en importance.

Une relation bien entretenue entre l'OTIF, respectivement son Secrétariat, et l'UACF et son Secrétariat, est indispensable. Les Etats arabes font potentiellement partie de l'espace de la COTIF; beaucoup d'entre eux sont membres de l'OTIF. Les contacts ont pu être approfondis ces derniers temps, non seulement pour pouvoir intégrer, en coopération avec l'UACF, les nouveaux aspects de la COTIF 1999 suite à la réforme ferroviaire, mais aussi pour transmettre, dans les Etats qui ne font pas encore partie de l'OTIF, des informations cibles et améliorer les conditions pour une décision d'adhésion. Dans ce contexte, il est renvoyé à l'engagement de l'Office central dans le cadre du Groupe des chemins de fer du Moyen-Orient (DGMO) (v. Bulletin 1/2004).

Le Directeur général a participé en tant qu'invité officiel au 25^{ème} jubilé de l'UACF. Cette manifestation, organisée au siège du chemin de fer syrien, comprenait, outre une partie cérémonielle, un congrès international, lié à une exposition à laquelle ont participé différentes entreprises, pour la plupart d'Europe. Cette manifestation couronnée de succès a souligné l'importance et la vitalité de l'UACF.

(Traduction)

Union internationale des wagons privés (UIP)

Congrès de l'UIP 2004

Wiesbaden, 30.9/1.10.2004

Le congrès de l'UIP a lieu tous les trois ans. Il s'est tenu cette fois-ci à Wiesbaden, la capitale du Land allemand de Hesse. L'UIP est un partenaire important pour l'OTIF, puisqu'elle représente un pilier d'économie privée orienté sur le marché existant depuis longtemps dans le domaine du transport international ferroviaire des marchandises (env. 50% des marchandises sont transportées dans des wagons de particuliers, principalement des wagons spéciaux, qui appartiennent aux entreprises membres de cette union). L'UIP, respectivement les propriétaires de wagons de particuliers, sont un facteur pris en compte dans le processus de libéralisation à l'intérieur du système ferroviaire européen et pour cela également importants pour la Commission européenne.

Le congrès 2004 de l'UIP a offert un large éventail de sujets et a traité toutes les questions importantes concernant l'avenir du transport ferroviaire des marchandises, ce qui a une fois de plus permis d'obtenir un aperçu général de la problématique du transport ferroviaire des marchandises, de ses chances et risques ainsi que des principales revendications des différents partenaires en vue d'un rôle renforcé du chemin de fer. Un rôle renforcé du chemin de fer est finalement le but de tous les efforts sous le sigle de la libéralisation et de l'ouverture de marché exigées par l'UE et son droit communautaire également dans le secteur ferroviaire.

Les propriétaires de wagons de particuliers ont, en ce qui concerne leurs intérêts, une vue très spécifique qui fait apparaître les problèmes qui, selon eux, sont les plus importants :

- Le rôle des propriétaires de wagons de particuliers était et est, au fond, limité principalement au financement et à la mise à disposition de wagons pour le transport de marchandises, notamment de wagons spéciaux qui sont à même de tenir compte de besoins de transport spécifiques. De tels wagons devraient être admis et pouvoir être utilisés selon des règles généralement reconnues.
- Etant donné qu'il s'agit d'investissements qui ne peuvent être entrepris que si le bien sur lequel porte l'investissement est suffisamment utilisé, des conditions à peu près fiables devraient exister à cette fin. Ces conditions doivent être créées en premier lieu par les chemins de fer qui toutefois, dans le système libéralisé, recherchent également leur bénéfice dans l'utilisation des wagons. Ils sont donc devenus de quelque sorte des concurrents des propriétaires des wagons de particuliers, qui pouvaient jusqu'alors compter sur des règles d'utilisation plutôt avantageuses et généralement reconnues.

Il est sans aucun doute permis de dire qu'il existait jusqu'à présent une symbiose assez efficiente entre les chemins de fer et les propriétaires de wagons de particuliers. La réforme ferroviaire et la libéralisation ont détruit cette symbiose :

- Une admission des wagons de particuliers passant par les chemins de fer, souvent sur mesure et guère formaliste, est devenue une tâche publique qui vaut pour tous les véhicules. Elle est ainsi à l'intérieur de l'UE objet du nouveau droit communautaire dans le domaine ferroviaire, ce qui rendra les choses tout d'abord et jusqu'à

nouvel ordre plus compliquées et entraînera probablement un renchérissement;

- Le contrat d'immatriculation basé jusqu'alors sur le RIV et la Fiche UIC 433 doit faire place à la liberté contractuelle, ce qui mène immédiatement à la discussion quant à savoir jusqu'où cette liberté contractuelle peut aller pour ne pas être contre-productive de manière à ce que seuls les acteurs puissants sont avantagés sur le marché.

Il a été très intéressant de constater lors du congrès de Wiesbaden comment les fronts se sont modifiés. Les propriétaires de wagons de particuliers qui ont jusqu'à présent soutenu l'approche d'économie privée, demandent maintenant davantage de législation ou du moins des réglementations complémentaires. Les chemins de fer en tant qu'anciens monopolistes défendent avec véhémence la liberté de marché et ainsi également une liberté contractuelle aussi étendue que possible.

La COTIF 1999 entre elle aussi en jeu et devrait pouvoir apporter une contribution utile. Au congrès de Wiesbaden, le représentant de l'OTIF était notamment invité à présenter la situation en ce qui concerne le nouveau « système d'admission de la COTIF », des situations complètement nouvelles par rapport à la conception décidée dans le cadre du Protocole de Vilnius devant être prises en considération. Le droit des wagons proprement dit ne figurait cette fois-ci pas au premier plan.

L'Office central a volontiers saisi l'occasion pour présenter la conception du système d'admission de la COTIF remaniée dans le cadre de la discussion avec la Commission européenne concernant le droit communautaire en vue de la réunion prévue peu après le congrès d'un Groupe de travail chargé de préparer le lancement de la Commission d'experts techniques conformément à la COTIF 1999 et pour sonder les réactions.

Le test devrait être réussi. Différentes réactions permettent de parvenir à cette conclusion. Il s'est également montré par la suite qu'il a été possible avec la nouvelle conception et la manière de la présenter de parvenir à un résultat positif de la réunion du Groupe de travail.

La question s'est posée de savoir de quelle manière les contacts avec l'UIP devaient être entretenus. L'UIP s'engagera en relation avec la concrétisation du système d'admission de la COTIF conformément au nouveau concept, l'Office central devant jouer un rôle de direction.

En ce qui concerne les autres intérêts de l'UIP, la balle est plutôt dans son camp. Il conviendra notamment d'attendre quel accueil sera réservé à un « nouveau RIV » annoncé par l'UIC/les chemins de fer et met fin à la discussion concernant un complément aux RU CUV. Bien entendu, ce nouveau RIV ne pourra également pas, lui non plus, comprendre des dispositions juridiques contraignantes pour les parties non parties au contrat. (Traduction)

Etudes

Bases contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure

Dr Th. Leimgruber, av.¹

Remarques préliminaires

L'utilisation de l'infrastructure est un domaine juridique jeune. Le délai pour la transposition des directives pertinentes de l'Union européenne (UE) en droit national a expiré en mars 2003 et les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la COTIF²) n'entreront en vigueur qu'en 2005. Analyse théorique approfondie de la matière tout comme expérience pratique font, par conséquent, défaut à ce jour.

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et le Groupe juridique de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) s'emploient, depuis un certain temps déjà, à l'élaboration de Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure (CG-I). RailNetEurope (RNE), une nouvelle association dont le but consiste à regrouper sous un toit les gestionnaires d'infrastructure (GI) et à permettre une utilisation transfrontalière uniforme de l'infrastructure au moyen de One-stop-shops, a été créé récemment. Il est compréhensible que cette organisation compte, elle aussi, mettre en œuvre des conditions d'utilisation uniformes. Pour cette raison, le CIT, l'UIC et RNE sont convenus, mi-2004, de

coordonner leurs travaux et, dans la mesure du possible, de développer des bases contractuelles communes.

Relations juridiques

Avant de concrétiser la relation contractuelle entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur, les différents acteurs du trafic ferroviaire transfrontalier doivent être correctement situés. Il convient de différencier les relations juridiques suivantes :

1. client - transporteur
2. transporteur - transporteur
3. transporteur principal - sous-traitant
4. transporteur, resp. sous-traitant - gestionnaire d'infrastructure
5. transporteur - détenteur de véhicule
6. transporteur – auxiliaire.

En ce qui concerne la terminologie :

Les directives UE emploient le terme « entreprise ferroviaire » (EF³), les CUI le terme « transporteur ». Les différentes dénominations ne se recouvrent pas, ce qui a – comme il sera démontré plus loin – une incidence juridique.

La COTIF emploie le terme « transporteur substitué », terme repris du droit aérien. Le terme « sous-traitant » est toutefois plus courant et plus évocateur tant en allemand (« Unterbeförderer ») qu'en français.

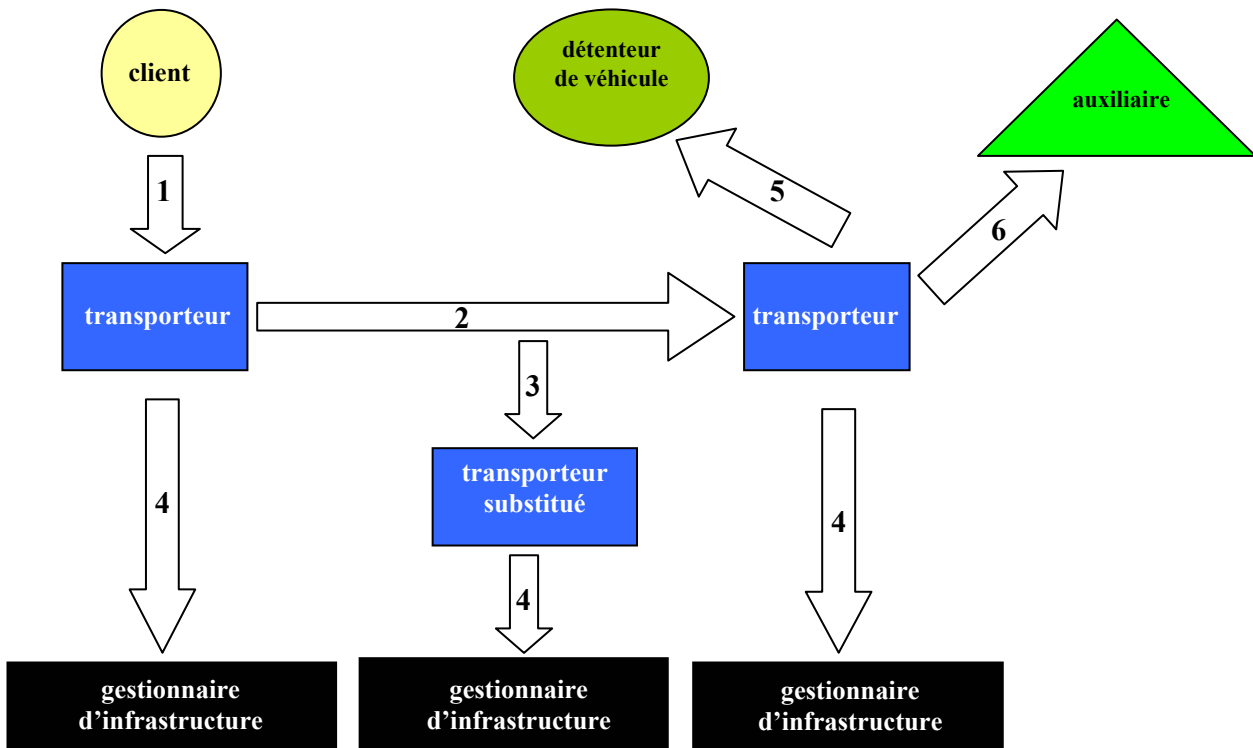
Le réseau relationnel client – transporteur – sous-traitant – gestionnaire d'infrastructure – détenteur du véhicule – auxiliaire peut être représenté selon le schéma 1.

1 L'auteur est Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et exprime dans cette étude son avis personnel.

2 N.D.L.R. : lorsqu'il cite la COTIF ou des dispositions de ses Appendices, l'auteur se réfère à la COTIF dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999.

3 La remarque figurant dans cette note de bas de page ne concerne que le texte allemand.

Schéma 1 : relations juridiques



Bases juridiques :

Les bases juridiques en liaison avec l'utilisation de l'infrastructure sont les suivantes :

- La Directive 91/440 « relative au développement des chemins de fer communautaires »⁴, complétée et modifiée par la Directive 2001/12 « modifiant la Directive 91/440 du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires »⁵;
- La Directive 2001/14 « concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité »⁶;
- Les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire » CUI (Appendice E à la COTIF).

4 JO L 237 du 24.8.1991, p. 25

5 JO L 75 du 15.3.2001, p. 1

6 JO L 75 du 15.3.2001, p. 29

Quant à l'application, les quatre cas de figure suivants découlent de cette situation de départ :

1. trafic national dans un Etat non membre de l'UE : seul le droit national est applicable;
2. trafic national dans un Etat membre de l'UE : seul le droit communautaire (transposé en droit national) est applicable;
3. trafic international dans un Etat non membre de l'UE, mais membre de l'OTIF: seul le droit de l'OTIF est applicable;
4. trafic international dans un Etat membre de l'UE et membre de l'OTIF : sont applicables à la fois le droit communautaire (transposé en droit national) et le droit de l'OTIF.

Dans ce contexte, une recommandation urgente :

Les parties au contrat devraient, dans la mesure du possible, appliquer le droit de la COTIF, respectivement le droit contractuel basé sur celui-ci, également en trafic national. Donner aux contrats d'utilisation un contenu différent des contrats d'utilisation, selon qu'il s'agit de transports nationaux ou internationaux, n'a pas de sens et conduit, à terme, à un chaos et à une insécurité

juridique. Il convient toutefois de ne pas perdre de vue que le droit national *contraignant* ne peut, évidemment, être contourné en aucun cas.

Instruments juridiques

L'analyse plus précise de ces bases juridiques donne une image plutôt confuse. Il convient de différencier entre pas moins de cinq instruments juridiques différents, à savoir :

- A. accord-cadre
- B. accord
- C. contrat d'utilisation
- D. document de référence
- E. répartition.

Différenciation entre « accord-cadre » (A) et « accord » (B)

L'« accord-cadre » au sens de la Directive 2001/14 comprend, selon sa définition légale⁷, la fixation des caractéristiques de la capacité d'infrastructure pour plus d'une période de validité de l'horaire, l'« accord », au sens de la Directive 91/440⁸, les conditions administratives, techniques et financières du contrôle et de la sécurité du trafic. Si l'on part du principe que l'« accord » constitue une partie de l'« accord-cadre », ce dernier constitue une base juridique contraignante conçue pour une durée allant au-delà de la période de validité de l'horaire de service pour régler les situations juridiques dans les cas d'espèce.

Différenciation entre « accord » (B) et « contrat d'utilisation » (C)

L'« accord » au sens de la Directive 91/440 règle, selon sa définition légale, les conditions administratives, techniques et financières du contrôle et de la sécurité du trafic. Le « contrat d'utilisation » selon les CUI⁹ règle les conditions administratives, techniques et financières pour l'utilisation de l'infrastructure aux fins de transports CIV ou CIM. Dans le premier cas, l'objet du contrat est donc le contrôle et la sécurité du trafic, dans le second cas l'exécution de transports CIV et CIM. La

formulation identique « conditions administratives, techniques et financières » laisse toutefois supposer que la Directive UE et les CUI veulent exprimer la même chose.

Différenciation entre « accord » (B) / « contrat d'utilisation » (C), d'une part – « document de référence » (D), d'autre part

L'« accord », respectivement le « contrat d'utilisation » est une *réglementation* des conditions administratives, techniques et financières de l'accès à l'infrastructure, le « document de référence » est une *présentation*¹⁰ de règles, délais, procédures etc. Dans ce dernier cas, il s'agit ainsi non pas d'un accord juridique, mais de la documentation de données. Ceci apparaît clairement dans le terme français et anglais (document de référence, « network statement »). Le terme allemand « Schienennetz-Nutzungsbedingungen » semble, par contre, malencontreux et porte plutôt à confusion.

Différenciation entre « contrat-cadre » (A) / « accord » (B) / « contrat d'utilisation » (C), d'une part, et « répartition » (E), d'autre part :

La répartition d'une capacité de l'infrastructure conformément à la Directive 2001/14 constitue un acte juridique unilatéral réalisé dans le cas d'un trafic ferroviaire intégré, par l'organisme de répartition, dans le cas d'un trafic séparé, par le gestionnaire d'infrastructure (GI). Le contrat d'utilisation, réglé dans les CUI, est un acte juridique bilatéral et peut être conclu tant dans le cas d'un trafic intégré que dans celui d'un trafic séparé, uniquement par le GI.

Encore une remarque concernant le problème suivant :

L'« accord » conformément à la Directive 91/440, respectivement le « contrat d'utilisation » conformément aux CUI peuvent être conclus, tant dans le cas d'un trafic intégré que dans celui d'un trafic séparé, uniquement par le GI ; ils ne peuvent pas également être conclus par l'organisme de répartition. Des doutes sont permis sur ce qu'il en est dans le cas de l'accord-cadre conformément à la Directive 2001/14. La définition légale à l'article 2, lettre f) mentionne, outre le GI, également l'organisme de répartition en tant que partenaire contractuel, en revanche le texte législatif même [art. 13, § 2, al. 2] – et seul ce dernier est finalement décisif – ne le mentionne pas.

7 art. 2, lettre f

8 art. 10, 5.

9 art. 5, § 2

10 art. 2, lettre j, Directive (D) 2001/14

Le schéma 2 donne un aperçu des bases juridiques de l'utilisation de l'infrastructure.

Schéma 2 : instrumentation juridique

	A	B	C	D
	Accord-cadre	Accord	Contrat d'utilisation	Document de référence
Objet	Fixation des caractéristiques des capacités d'infrastructure pour plus d'une période de validité de l'horaire	Réglementation administrative, technique et financière du contrôle et de la sécurité du trafic	Réglementation des conditions administratives, techniques et financières pour l'utilisation de l'infrastructure pour l'exécution des transports CIV et CIM	Présentation des procédures et critères de sélection des capacités techniques de l'infrastructure dans les conditions d'accès
Participants	GI - EF – GI – candidat (si admis selon le droit national) En cas de dépendance juridique EF/GI : organisme de répartition au lieu de GI (?) ¹¹	GI – EF	GI- EF	GI
Forme	Informelle	Informelle	Ecrite	Ecrite ¹²
Bases juridiques	D 2001/14 • art. 2 f) • art. 13 (2) al.2 • art. 17 (1)	D 91/440 • art. 10, 5.	CUI	D 2001/14 • art 2 j) • art. 3
Nature juridique	Optionnelle	Impérative	Impérative	Impérative
Champ d'application	UE	UE	OTIF (UE incluse)	UE

11 Contradiction légale entre art. 2 f) et art. 13, 2., al. 2, D 2001/14

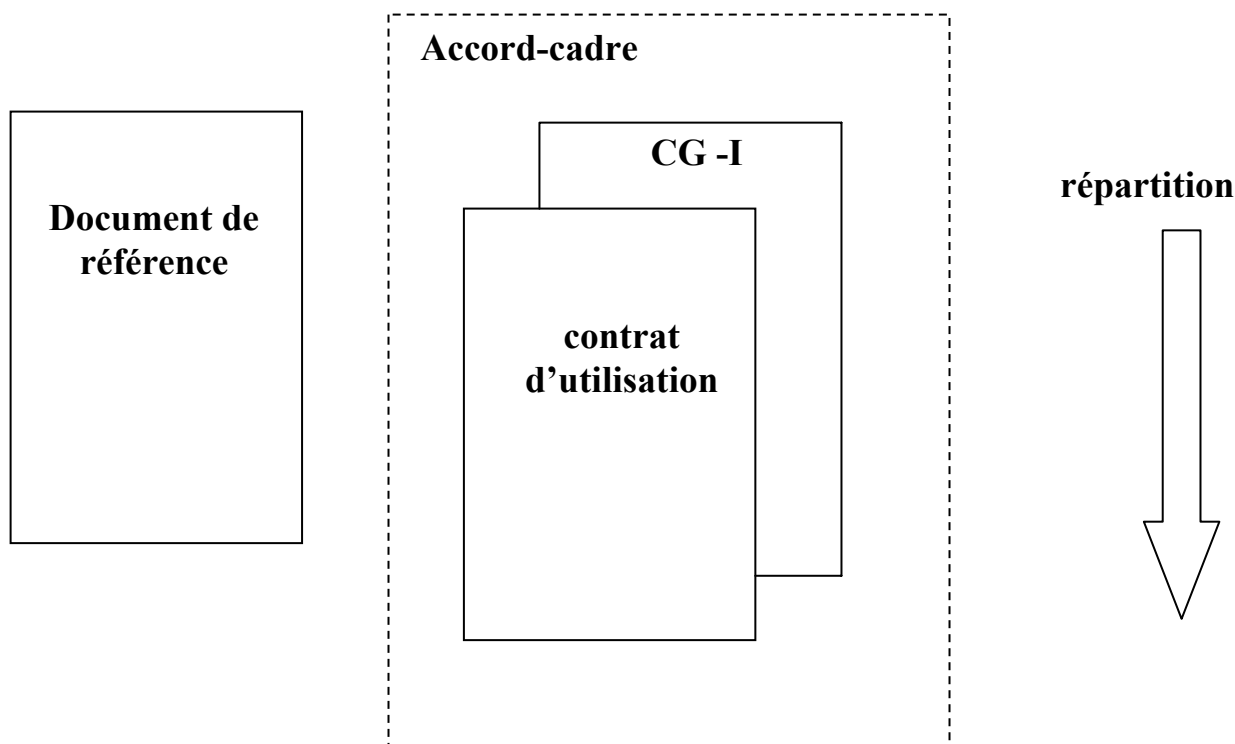
12 Parce que à publier [art. 3, 1., D 2001/14]

13 La notion „entgelterhebende Stelle“ dans le texte allemand, art. 14, 2. est incorrecte, correcte dans les textes français (organisme de répartition) et

Architecture du contrat

En raison de cette analyse des bases juridiques, il ressort pour l'utilisation de l'infrastructure l'architecture du contrat présentée au schéma 3.

Schéma 3 : architecture du contrat



Le « document de référence »¹⁴ représente un document d'information. Il apparaît, chronologiquement et logiquement, avant l'accord-cadre et peut – mais ne doit pas obligatoirement – comporter les CG-I dans le sens d'une offre. Les Conditions générales ne sont toutefois applicables qu'à partir du moment et dans la mesure où elles sont reprises dans le contrat d'utilisation.

L'« accord-cadre » couvre une série de « contrats d'utilisation » et a pour objet, outre l'utilisation de l'infrastructure proprement dite, également d'autres contenus contractuels.

Le « contrat d'utilisation » forme une partie de l'« accord-cadre ».

¹⁴ Le terme allemand malencontreux „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ est, par conséquent, sciemment évité dans cette étude.

Les « Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure » constituent une partie intégrante du « contrat d'utilisation ».

L'« allocation » constitue un acte juridique unilatéral destiné à déterminer une capacité de l'infrastructure individualisée. Elle présuppose un contrat d'utilisation, mais n'est pas à placer au même niveau que celui-ci.

Parties au contrat

Comme déjà exposé, seul le GI, et non pas l'organisme de répartition, peut être, du côté de l'infrastructure, partie au contrat d'utilisation, ce indépendamment de la question de savoir s'il s'agit d'un trafic ferroviaire intégré ou séparé. Cela découle d'une part du libellé de l'article 10, 5. de la Directive 91/440 ainsi que de l'article 3, lettre b) des CUI, mais d'autre part aussi du

principe juridique de l'impossibilité juridique de contrats à la charge de tiers.

Du côté de l'EF, seul un transporteur peut être partie au contrat d'utilisation, mais non pas le tractionnaire. L'article 3, lettre c) des CUI définit le transporteur comme personne effectuant des transports ferroviaires conformément aux CIV et aux CIM. Or, cela n'est précisément pas le cas du tractionnaire. Celui-ci ne prend pas en charge des marchandises de l'expéditeur (sous sa garde) destinées à être livrées au destinataire, mais tracte (uniquement) des véhicules et des trains de A vers B.

Avec cette constatation, l'on entre toutefois en collision avec le droit communautaire. L'article 10, 5. de la Directive 91/440 désigne comme partie au contrat de l'« accord » l'« entreprise ferroviaire » qui est, quant à elle, définie comme une entreprise à statut public ou privé, dont l'activité principale réside dans la fourniture de prestations de transport par chemin de fer, « la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction »¹⁵. Il existe, par conséquent, un problème de congruence entre le droit communautaire et le droit de la COTIF, qui peut être résolu en ce sens que la COTIF abandonne sa définition trop étroite des parties au contrat.

Il est donc indubitable que le « candidat »¹⁶ – c'est-à-dire p. ex. le chargeur, le transitaire ou un opérateur de transport combiné – ne peut *pas* être partenaire à un contrat d'utilisation. Cela est sans le moindre doute exclu par le libellé clair tant de l'article 10, 5. de la Directive 91/440 que de l'article 3, lettre c) des CUI.

Conditions générales

Le besoin de disposer de Conditions générales également¹⁷ pour l'utilisation de l'infrastructure semble incontesté. Une standardisation adéquate de cette relation juridique s'impose d'autant plus qu'il s'agit d'une matière juridique d'une grande complexité avec d'importantes conséquences financières.

15 Art. 3, D 91/440

16 Cf. art. 2, lettre b) D 2001/14

17 V. également les Conditions générales du CIT relatives au contrat de transport CIV et CIM ainsi que la coopération entre transporteurs (co-traitance, sous-traitance, traction, location de locomotives avec conducteurs etc.) disponibles sous www.cit-rail.org

Il va de soi que des Conditions générales sont applicables uniquement si et dans la mesure où elles sont reprises par les parties au contrat. Cela peut toutefois se faire tacitement et implicitement, puisque le contrat d'utilisation CUI même ne nécessite pas une forme écrite dans le sens d'une condition nécessaire à la validité (art. 5, § 3 CUI).

Dans le cadre de la standardisation de l'utilisation de l'infrastructure, les principes connus des Conditions générales, comme p. ex. la primauté du droit (national ou international) contraignant, la primauté d'accords individuels, la renonciation à d'importantes dérogations de la réglementation légale applicable directement ou indirectement et la possibilité d'en prendre connaissance de façon raisonnable.

Le CIT a élaboré des premiers projets de Conditions générales communes et les a discutés avec la Commission de l'UE. Il peut être retenu, en tant que résultat, que la Commission est elle aussi en faveur d'une standardisation internationale et qu'elle s'en félicite même expressément pour des raisons d'efficacité et de sécurité juridique. A cette occasion, la Commission a toutefois fait également entendre que les entreprises ferroviaires – notamment les nouveaux entrants, doivent être considérés par rapport aux gestionnaires d'infrastructure comme la partie au contrat la plus faible et qu'elles devraient, le cas échéant, bénéficier d'une protection appropriée.

Liberté contractuelle

Il va de soi que les Conditions générales ne peuvent se développer que dans le cadre de la liberté contractuelle accordée par la loi. Les CUI délimitent, pour l'essentiel, cette liberté comme suit :

Conformément à l'article 4 des CUI, les parties peuvent (mais ce n'est pas un principe fondamental) limiter la hauteur de leur responsabilité pour les dommages matériels (mais non pour les dommages corporels).

Conformément à l'article 7, § 6 des CUI, il peut être convenu de conditions dérogeant à la dénonciation du contrat en cas de retard de paiement ou de violation caractérisée d'obligations. Egalement conformément à l'article 7, § 6 des CUI, la responsabilité de la partie au contrat, qui a donné lieu à la dénonciation du contrat, peut être limitée ou supprimée.

Conformément à l'article 8, § 4 des CUI, les parties au contrat peuvent conclure des accords sur la respon-

sabilité du GI en cas de retards ou de perturbations dans l'exploitation.

Conformément à l'article 20 des CUI, il peut être convenu de conditions spécifiques (accords-litiges) pour faire valoir les droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie. Conformément à l'article 24 des CUI, il peut être librement convenu du for.

Responsabilité

La réglementation de la responsabilité des CUI et sa concrétisation contractuelle sont d'une grande importance pratique.

Les articles 51 des CIV et 40 des CIM qui, en cas de dommage, déclarent le GI comme auxiliaire de l'EF, constituent le point de départ. Cela signifie : dans la relation extérieure vis-à-vis du client, l'EF est toujours responsable, ce même lorsque la cause est manifestement imputable au GI. La question de savoir si et dans quelle mesure le GI est responsable, demeure une question interne et se règle par voie de recours.

Cette fiction légale permet certes une protection maximale du consommateur, mais met l'EF dans une situation juridique précaire, qui doit être analysée et assurée contractuellement avec soin.

Conformément à l'article 8 ss. des CUI, le GI et l'EF sont mutuellement responsables de manière causale et illimitée de tous les dommages corporels et matériels, le dommage matériel pouvant être, comme cela a été dit, limité quant à son montant. De plus, le GI est responsable – également de manière causale et illimitée – des dommages pécuniaires de l'EF résultant du fait que celle-ci est responsable vis-à-vis de ses clients conformément aux CIV et aux CIM (art. 8, § 1, lettre c) CUI).

D'un autre côté, également comme déjà mentionné, les parties au contrat peuvent conclure des accords sur la question de savoir si et dans quelle mesure le GI est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation (art. 8, § 4 CUI). La contradiction (effective ou seulement apparente ?) entre l'article 8, § 1, lettre c) et le § 4 des CUI peut être résolue au moyen de l'interprétation suivante :

- La responsabilité légale du GI vis-à-vis de l'EF pour des dommages causés par un retard en raison des CIV ou des CIM, basée sur l'article 4 en relation avec l'article 8, § 4 des CUI, peut être

considérée comme n'étant *pas contraignante* et peut donc être supprimée par le contrat. Le GI est responsable vis-à-vis de l'EF en trafic voyageurs pour les frais d'hébergement ainsi que les frais occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur (art. 32 CIV) et, en trafic marchandises, pour le dommage (prouvé) jusqu'à un maximum du quadruple du prix du transport (art. 33 CIM) uniquement en cas d'absence d'une autre réglementation.

- Il n'existe pas de responsabilité légale du GI vis-à-vis de l'EF pour les obligations ressortant du contrat, comme p. ex. la responsabilité en cas de retard conformément à la Charte du transport ferroviaire des voyageurs CER/UIC/CIT ou conformément aux Conditions générales du CIT. De même, des actions en responsabilité découlant des règlements du 3^{ème} paquet ferroviaire du 3 mars 2004 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux¹⁸ et les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire¹⁹ ne seraient pas couvertes par les CUI²⁰.

La possibilité de recours pour les dommages pécuniaires est d'autant plus importante que la pression politique en vue de reprendre des actions en responsabilité correspondantes augmente sensiblement.

Dans le cas de la responsabilité de l'infrastructure, les causes d'exonération de la responsabilité connues, à savoir la force majeure, la faute de la personne et la faute d'un tiers sont également applicables. Un point de litige fréquent devrait être dans ce contexte la question de savoir dans quelle mesure des actes de vandalisme commis sur du matériel roulant garé peuvent être qualifiés de faute d'un tiers. La réponse à cette question dépendra des obligations de garde et de sécurité auxquelles sera soumis le GI. Il conviendrait donc de régler également cette question de manière précise dans les CG-I.

Finalement, il convient d'attirer l'attention sur un problème facilement oublié mais qui est d'une

18 COM (2004) 143 final

19 COM (2004) 144 final

20 Les règlements UE prévoient toutefois un recours à l'art. 24, al. 2 (trafic voyageurs) et à l'art. 18, al. 2 (trafic marchandises). Celui-ci n'est cependant pas détaillé et demeure, par conséquent, confus en ce qui concerne les conditions et l'étendue.

importance imminente – également en ce qui concerne l'assurance. Conformément à l'article 26, § 2, lettre c) des CIV, l'EF est responsable en cas de mort et de blessures de ses voyageurs également lorsque l'accident a été provoqué par une autre EF utilisant l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure, qui porte la responsabilité générale pour une exploitation en toute sécurité de son infrastructure, est dégagé dans ce cas de figure. Le renvoi à la possibilité de recours de l'EF responsable vis-à-vis de l'EF qui a provoqué l'accident conformément au droit *national*²¹ ne rassure pas dans la mesure où un accident important dépasse rapidement la capacité financière et la couverture d'assurance d'une plus petite entreprise. Cette problématique doit également être discutée et réglée clairement en relation avec les CG-I.

Remarques finales

L'élaboration de bases contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est une tâche difficile qui nécessite la collaboration compétente de juristes, d'économistes, de spécialistes de l'exploitation et de spécialistes en matière d'assurances. La tâche d'harmoniser de telles bases contractuelles à l'échelle internationale semble encore plus ardue. Un grand savoir-faire et une disposition importante au compromis seront nécessaires lorsqu'il s'agira d'harmoniser les différents intérêts entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et de s'accorder sur des bases contractuelles qui garantissent à la fois l'équité, la qualité juridique et l'acceptabilité.

(Traduction)

Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne)

Arrêt du 17 février 2004¹

Lorsque lors d'un accident ferroviaire, la motrice d'une entreprise de transport ferroviaire se trouve endommagée par son passage sur une pierre gisant sur la voie ferrée, le gestionnaire de l'infrastructure responsable de l'exploitation de la ligne en question

21 A elle seule, la question du droit national applicable devrait donner lieu à un certain potentiel de conflit !

1 VI ZR 69/03 ; instance précédente : Oberlandesgericht Stuttgart, arrêt du 12.2. 2003 – 4ème chambre civile

qui est responsable vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire du dommage sur le fondement de la responsabilité objective prévue par le § 1, alinéa 1 de la loi allemande « Haftpflichtgesetz (loi sur la responsabilité civile). Le risque d'exploitation émanant du véhicule ferroviaire doit être pris en compte dans le cadre de l'évaluation prévue par le § 13, alinéa 1, 2^{ème} phrase de la loi sur la responsabilité civile), ancienne version (qui correspond au § 13, al. 2 de la loi sur la responsabilité civile, nouvelle version).

Cf. § 1, alinéa 1 et § 13 de Haftpflichtgesetz (HPfLG, loi sur la responsabilité civile)

La demanderesse, une entreprise de transport ferroviaire, exige de la défenderesse, une entreprise gestionnaire d'infrastructure, des dommages-intérêts en réparation d'un accident ferroviaire. Les parties sont en litige sur la question de savoir si la loi sur la responsabilité civile est ou non applicable.

La défenderesse exploite entre autres la ligne entre Sigmaringen et Tübingen. Elle est responsable de la construction, de la maintenance et des systèmes de régulation et de sécurité des circulations. La défenderesse effectue des expertises standards sur la ligne qui incluent le contrôle de certaines sections de murs de rochers le long de la ligne équipés de dispositifs d'accrochage et de sécurité.

La demanderesse circule régulièrement sur la ligne en cause avec ses véhicules ferroviaires contre le paiement d'une rémunération pour l'utilisation des sillons. Elle effectue, sous sa responsabilité économique, le transport régional de voyageurs.

En mai 2000, la motrice de la demanderesse était entrée en collision avec une portion de paroi rocheuse située à proximité de la voie qui s'était rompue la nuit et avait roulé sur la voie ferrée. La motrice a été considérablement endommagée lors du choc.

La demanderesse, dans ce contexte, a limité sa demande de réparation à la somme de 51'129.19 €, montant maximum fixé à l'époque par la loi sur la responsabilité civile et a retiré sa demande quant au reste de ses prétentions. Le Landgericht a rejeté sa demande. La Cour d'Appel a fait droit à sa demande de révision de l'arrêt de première instance. La défenderesse prétend par son pourvoi de cassation, admis par la Cour d'Appel, la confirmation de l'arrêt de première instance rejetant l'action.

Motifs de la décision :

- I. La Cour d'Appel confirme dans l'arrêt de première instance contesté (publié dans la revue *Versicherungsrecht* - Droit des Assurances, 2003, p. 648) la responsabilité de la défenderesse fondée sur le § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile (HPfLG). La Cour considère que même une entreprise de transport ferroviaire telle que la demanderesse pouvait être la victime du dommage dans le sens du § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile. La répartition des tâches entre l'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire est à l'origine de deux sources de risques différentes. Les deux entreprises seraient responsables de différents domaines de l'exploitation ferroviaire et auraient un droit de disposition exclusive sur ce domaine. C'est pourquoi les deux entreprises seraient entreprises exploitantes au sens de la loi sur la responsabilité civile. Au vu du § 13, alinéa 1, 2^{ème} phrase, HPfLG, ancienne version (maintenant § 13, al. 2 HPfLG, nouvelle version), chacun de ces entrepreneurs exploitant peut aussi voir sa responsabilité engagée selon le § 1, alinéa 1, HPfLG, si l'exploitation qui lui est attribuée cause un dégât à l'autre entrepreneur exploitant. On ne pourrait pas contester cela en argumentant que les entreprises d'exploitation ferroviaire s'exposent consciemment au risque découlant de l'infrastructure. Cela vaut aussi pour les voyageurs, qui ont incontestablement un droit sur la base du § 1, alinéa 1, HPfLG. Même si plusieurs véhicules routiers ou avions, ou plusieurs trains appartenant à différentes entreprises de transport ferroviaires sont impliqués dans un accident, personne ne mettra en doute la responsabilité réciproque. L'accident ne serait pas causé par la force majeure (§ 1, al. 2, 1^{ère} phrase, HPfLG, a. v.). La demanderesse se voit imputer un pourcentage de co-responsabilité d'un tiers qui n'est pas contesté par les parties, d'un total de dommages non contesté de 842'58.06 €. Le montant restant dépasse la somme résiduelle de la plainte.
- II. Ces explications résistent aux attaques du pourvoi en cassation. La Cour d'Appel a, à juste titre, confirmé la responsabilité sans faute de la défenderesse pour les conséquences de l'accident ferroviaire.
 1. Selon le § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile, l'entreprise exploitante est tenue

d'indemniser le dommage causé au corps ou la santé d'une personne, ou à une chose lors de l'exploitation d'une ligne ferroviaire ou d'un chemin de fer suspendu. Ces conditions fondamentales de responsabilité valent aussi bien pour la législation applicable à partir du 1er août 2002 que pour la législation en vigueur jusqu'alors – donc au moment de l'accident, c'est-à-dire l'article 229, § 8, alinéa 1, n° 5 de la loi d'introduction au Code civil (*Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch*).

Il ne fait aucun doute qu'une chose appartenant à la demanderesse, en l'espèce sa motrice, a été endommagée lors de l'accident. Le dommage a eu lieu lors de l'exploitation d'un véhicule sur rails. Il y a accident d'exploitation dans le sens du § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile, s'il y a une relation directe extérieure locale et temporelle entre l'accident et une opération d'exploitation précise ou d'un équipement d'exploitation du chemin de fer précis ou si l'accident a été causé par un risque particulier inhérent à l'exploitation ferroviaire (publié dans le Journal du Tribunal fédéral - *Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen* - BGHZ 1, 17, 19 ; arrêt de la chambre du 18 décembre 1956 – VI ZR 166/56, – *Versicherungsrecht* 1957, 112 ; du 5 mars 1963 – VI ZR 15/62 – *Versicherungsrecht* 1963, 583, 584 ; du 10 mars 1987 – VI ZR 123/86 – *Versicherungsrecht* 1987, 781). Les deux circonstances sont remplies. L'accident est survenu lors d'un parcours régulier de la motrice de la demanderesse sur la ligne ferroviaire de la défenderesse. En plus, sont intervenus des risques inhérents à l'exploitation ferroviaire. La collision est causée (au moins en partie) par la longueur de la distance d'arrêt et le manque de possibilités d'évitement du véhicule sur rail.

La responsabilité du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire actionné ne dépend alors plus que du fait de savoir s'il faut la considérer comme une entreprise exploitante et si une entreprise de transport ferroviaire comme la demanderesse peut revêtir la qualité de victime du dommage au sens du § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile. La Cour d'Appel a confirmé à juste titre que cela était bien le cas dans cette affaire.

2. Contrairement à l'appréciation du pourvoi en cassation, la défenderesse est entreprise d'exploitation au sens du § 1, alinéa 1 HPfLG, bien qu'en mettant à disposition l'infrastructure, elle ne

dispose que d'une partie de l'exploitation ferroviaire et non pas de la totalité consistant en la circulation et l'infrastructure.

- a) Est qualifiée d'entreprise exploitante selon le § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile (comme le prévoyaient déjà le § 1 de la loi sur la responsabilité civile du Reich et le § 1 de la loi sur la responsabilité civile du fait des choses) et d'après une jurisprudence constante, celle qui exploite une ligne ferroviaire pour son propre compte et à qui revient la disposition de l'exploitation (arrêts de la chambre, BGHZ 9, 311, 312 ; du 23 avril 1985 - VI ZR 154/83 publié dans la revue *Versicherungsrecht* 1985, 764, 765; Bundesgerichtshof, arrêt du 8 mars 1951 - III ZR 34/50 - *Versicherungsrecht* 3, 217, 218; arrêt du 14 février 1963-II ZR 19/61- *Verkehrsrecht-Sammlung* (Recueil de droit de transport) 1963, 745, 747 ; RGZ 66, 376, 378 ; 146, 340, 341). On envisage ici en principe le droit de disposer de l'exploitation ferroviaire entière, c'est-à-dire des moyens de transport et de l'infrastructure (voir arrêt de la chambre, BGHZ 9, 311, 313; BGH, arrêt du 8 mars 1951-III ZR 34/50 – op. cit.; *Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen* - RGZ 146, 340, 341 ; Oberlandesgericht Düsseldorf, *Versicherungsrecht* 9, 432, 434). L'entreprise exploitante peut également être celle qui a seulement la maîtrise d'une partie de l'exploitation lorsque le caractère de l'exploitation en compte propre est rempli. Ce qui importe, c'est qu'elle soit capable d'empêcher ou de réduire les risques découlant de cette partie de l'exploitation sur laquelle elle peut et doit influencer (arrêt de la chambre, BGHZ 9, 311, 313s ; Bundesgerichtshof, arrêt du 8 mars 1951 - III ZR 34/50 - op. cit.; RGZ 66, 376, 378 s., 146, 340, 341 ; Oberlandesgericht Düsseldorf, *Verkehrsrecht-Sammlung* 9, 432, 433). D'après la jurisprudence en vigueur jusqu'à maintenant est considérée comme entreprise exploitante celle qui effectue le transport sur rail indépendamment de celle qui a la maîtrise de l'infrastructure sur la ligne ferroviaire en cause (voir par exemple l'arrêt de la chambre du 23 avril 1985 - VI ZR 154/83 - *Versicherungsrecht* 1985, 764, 765 ; Bundesgerichtshof, arrêts du 8 mars 1951 - III ZR 34/50 – op. cit. ; du 14 février 1963 - II ZR 19/61- *Versicherungsrecht* 1963, 745, 747 ; Oberlandesgericht Brême, *Versicherungsrecht* 1953, 308 ; Reichsgericht, *Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht* 1915, colonne 52). Dans d'autres affaires, ce n'est pas celle qui avait effectué le transport, mais l'exploitante de la
- ligne ferroviaire qui a été tenue responsable (voir par exemple RGZ 124, 204, 206 s. ; RGZ 146, 340, 342 ; Reichsgericht, *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, herausgegeben von Eger* (EE) – décisions en matière de droit ferroviaire, publiées par Eger 10 , 11, 12 s. ; EE 15, 129 ss.).
- b) Déjà avant la séparation juridique entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure, il était possible de considérer que l'entreprise exploitante dans un cas bien précis celle qui avait le pouvoir de maîtrise sur l'un des deux composants de l'exploitation ferroviaire. Il faut aujourd'hui partir de l'idée que les entreprises de transport ferroviaire et les entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont en règle générale des entreprises exploitantes en parallèle, qui, dans le cas d'un préjudice causé à un tiers, sont responsables en tant que débiteurs solidaires.
- aa) La séparation juridique entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure dans la loi générale sur les chemins de fer (*Allgemeines Eisenbahngesetz* - AEG) du 27 décembre 1993 a rendu ces deux domaines indépendants. Aussi bien l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire que l'entreprise de transport ferroviaire sont aujourd'hui régulièrement considérées comme entreprises exploitantes au sens du § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile. La séparation n'avait pas prévu l'exonération de l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire étant donné que la victime ne devait en aucun cas être désavantagée (v. *Drucksachen des Bundesrates* - BR-imprimés 754/95 p. 8 ; BR-imprimés 250/98, p. 4 et 8 s. et *Drucksachen des deutschen Bundestages* - BT-imprimés 13/10867, p. 5 et 6).
- bb) Dans l'AEG du 27 décembre 1993 (*Bundesgesetzblatt* – Journal officiel - BGBl. I 2378, 2396) a été introduite une notion dualiste du chemin de fer. Selon le § 1, alinéa 1 AEG, cette loi s'applique aux chemins de fer. Selon le § 2, alinéa 1 AEG, les chemins de fer sont des établissements publics ou des entreprises organisées selon le droit privé qui assurent des prestations de transport ferroviaire (entreprises de transport ferroviaire) ou qui gèrent une infrastructure ferroviaire (entreprise ges-

tionnaire de l'infrastructure ferroviaire). Chacune exploite de façon indépendante une partie des chemins de fer (§ 3, AEG).

- cc) La défenderesse assume de manière indépendante, dans le secteur ferroviaire nouvellement délimité, une partie des obligations de l'exploitation ferroviaire. L'entreprise de l'infrastructure construit, maintient et commercialise en compte propre le réseau, qui est sous sa maîtrise, pour des entreprises de transport ferroviaires intéressées en leur mettant à disposition des sillons à titre onéreux, en exerçant son influence sur les horaires et en organisant la gestion du réseau. L'entreprise responsable de l'infrastructure laisse à l'entreprise de transport non seulement les sillons pour l'utilisation spatiale, mais se charge aussi des services liés à la maintenance et à l'utilisation des sillons comme les manœuvres d'aiguillage, de signaux, de barrières, des systèmes d'annonce et de sécurité opérationnelle ainsi que l'alimentation en courant électrique. De plus, l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure doit garantir la sécurité des sillons et des rails, y compris – selon les constatations faites par les instances de fait – la protection des sillons contre les chutes de pierres. Pour l'exécution de ses obligations l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure doit également avoir recours à du personnel et le surveiller (sur les obligations légalement définies, voir § 2, alinéa 3, § 4, alinéa 1 AEG ; sur la responsabilité en cas de manquement à une obligation de sécurité de la part du défendeur, v. Hoppe/Schmidt/Busch/ Schieferdecker, *Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen* (responsabilité pour la sécurité des chemins de fer), §§ 15 et 51 ; Tavakoli, *Privatisierung und Haftung der Eisenbahn*, p. 60 ss ; Filthaut, *Versicherungsrecht* 2001, 1348, 1351 ; sur la séparation des comptes, v. art. 9, § 1 AEG). La défenderesse influe donc, par la prise en compte des obligations qui lui sont légalement confiées, de façon essentielle sur la sécurité du transport ferroviaire.
- c) La gestion de l'infrastructure, d'un côté, et l'exécution des opérations de transport avec un parc de véhicules, de l'autre, sont les deux nécessités de l'exploitation ferroviaire au même

niveau. Il n'y a pas de prédominance de l'opération de transport. Contrairement à l'appréciation du pourvoi, le gestionnaire d'infrastructure ne peut pas être considéré – comme c'est le cas pour la circulation routière – uniquement comme maître d'oeuvre des rails. Il est exploitant d'une partie indépendante du système ferroviaire. Il met non seulement à disposition le sillon en tant que tel, mais aussi d'autres conditions essentielles pour la circulation des trains, comme par exemple l'alimentation en énergie. De plus, par les manœuvres des aiguillages, des signaux, des barrières et des systèmes d'annonce et de sécurité opérationnelle avec son propre personnel, il exerce une influence active sur l'exploitation ferroviaire et donc sur les risques qui en résultent. Une circulation ferroviaire sans incidents n'est possible qu'avec une utilisation conjointe des nombreuses composantes du système global. Les parties infrastructure et circulation présentent des dangers considérables qui, en principe, caractérisent conjointement l'exploitation ferroviaire.

Par conséquent, la littérature juridique défend en majorité l'avis que l'entreprise gestionnaire d'infrastructure est entreprise exploitante au sens du § 1, alinéa 1 HPfIG (cf. Filthaut, *Haftpflichtgesetz*, 6ème éd., § 1, marg. 51 ss., 55, 59 ; le même auteur dans *Versicherungsrecht* 2001, 1348, 1351 ; Freise, dans *Transportrecht* 200, 49, 50 ; Geigel/Kuntschert, *Der Haftpflichtprozess* – le procès de responsabilité civile, 24^{ème} édition, ch. 22, marg. 14 ; Tavakoli, *Privatisierung und Haftung der Eisenbahn* (Privatisation et la responsabilité du chemin de fer, 155 ss., 177 ss., 212 ss. ; Tschersich, *Versicherungsrecht* 2003, 962, 964 ; Wussow/Rüge, *Unfallhaftpflichtrecht*, (Droit de la responsabilité civile pour accidents), 15^{ème} édition, marg. 15, marg. 21 ; avis contraire, Hoppe/Schmidt/Busch/Schieferdecker, *Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen* – Responsabilité pour la sécurité des chemins de fer, § 29). Au moins dans le cas de dommage envers un tiers non-participant, cela implique, en règle générale, une responsabilité commune en tant que co-débiteur solidaire (Filthaut, *Haftpflichtgesetz*, op. cit., § 1, marg. 56 ; Freise, op.cit. ; Geigel/Kuntschert, op. cit. ; dans le résultat aussi Tavakoli, op. cit., p. 177 s. ; la responsabilité solidaire de plusieurs entrepreneurs de transport ferroviaire responsables selon le § 1 Rechnungshofsgesetz - RHG - a déjà été confirmée par le RGZ 61, 56 ss.).

- d) Contrairement à l'appréciation du pourvoi, l'ordonnance sur l'assurance de responsabilité civile des chemins de fer peut être aussi utilisée comme indication pour la classification de l'entreprise gestionnaire d'infrastructure en tant qu'entreprise exploitante au sens de la loi sur la responsabilité civile. Cette ordonnance dans sa version d'origine du 21 décembre 1885 (BGBl. I, 2101) obligeait les chemins de fer publics, les entreprises de transport ferroviaire et les entreprises d'infrastructure ferroviaire publiques de conclure une assurance pour couvrir les actions résultant de la loi sur la responsabilité civile. Dans le corps de la loi se trouve l'explication selon laquelle il faudrait s'assurer qu'en cas de dommage, les lésés n'auraient aucun inconvénient résultant de la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport, puisque les causes de l'incident pourraient se situer uniquement dans le domaine de l'entreprise d'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise de transport ferroviaire (BR-imprimés 754/95 p. 7, 8). La nouvelle version de la loi sur la modification des prescriptions en matière du droit des assurances dans le domaine des chemins de fer du 25 août 1998 (BGBl. I, 2431) a élargi l'étendue de l'obligation d'assurance au-delà de la couverture des actions résultant de la loi sur la responsabilité civile pour inclure toutes les actions à quelque titre que ce soit. L'intention n'a pourtant pas été de supprimer l'obligation des entreprises d'infrastructure ferroviaire de s'assurer contre les actions résultant de la loi sur la responsabilité civile (voir Filthaut, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 1999, 71, 72 ; Freise, *Transportrecht* 2000, 49, 50 ss. ; Tavakoli, op. cit. p. 170 ss., 174). En revanche, les motifs de la loi portaient toujours expressément du fait que les entreprises d'infrastructure ferroviaire étaient également concernées par la responsabilité sans faute qui résulte de la loi sur la responsabilité civile (voir BR- imprimés 250/98, p. 4 et 8 s. et BT-imprimés 13/10867 p. 5 et 6).
3. La demanderesse, en sa qualité d'entreprise de transport ferroviaire, est également victime d'un dommage dans le sens du § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile.
- a) La littérature juridique défend la position selon laquelle une entreprise de transport ferroviaire ne peut pas actionner une entreprise gestionnaire de l'infrastructure selon le § 1, alinéa 1 de la loi sur la responsabilité civile. L'infrastructure et l'exploitation des services de transport ne donnent lieu à aucune responsabilité indépendante. Toutes deux seraient plutôt simplement des parties de l'exploitation ferroviaire qui est soumise à la responsabilité stricte du § 1 de la loi sur la responsabilité civile seulement dans sa totalité. Les entreprises de transport ferroviaire et les entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont des co-entrepreneurs et engagent solidairement leur responsabilité envers les victimes d'un dommage, peu importe en l'espèce qui est à l'origine de l'accident. Une obligation de réparation entre les utilisateurs conjoints se situerait en dehors du cadre protecteur de la responsabilité sans faute car l'entreprise de transport ferroviaire contribue elle-même au danger qui a incité le législateur à introduire une responsabilité plus stricte selon le § 1 de la loi sur la responsabilité civile (voir Filthaut, *Haftpflichtgesetz*, op.cit. marg. 147, 56, 28 ss., le même auteur dans *Versicherungsrecht* 2001, 1348, 1352 ss. et *Versicherungsrecht* 2003, 1512, 1513).
- b) La chambre compétente ne peut pas suivre cet avis. Chaque fois que les causes ayant conduit à l'accident relèvent de l'exploitation ferroviaire et sont à attribuer au domaine de risque d'un entrepreneur d'exploitation, il est justifié de reconnaître à l'autre entrepreneur d'exploitation ferroviaire un droit basé sur la responsabilité sans faute.
- aa) La reconnaissance d'une association de débiteurs solidaires vis-à-vis de l'extérieur pour protéger des tiers lésés n'oblige pas en cas de dommage réel auprès d'un des participants à la communauté de responsabilité à refuser la responsabilité des entrepreneurs exploitant entre eux (de même : Freise, *Transportrecht* 2003, 265, 272, colonne de droite, note 39 ; Tavakoli, op. cit. p. 245, 246 ss. ; Tschersich, *Versicherungsrecht* 2003, 962, 964 ss. ; en extension et en faveur d'une division de la communauté de responsabilité vers l'extérieur dans le cas individuel : Freise, op. cit. ; Wussow/Rüge, op. cit. chapitre 15, marg. 21 ; critique à ce sujet, Tavakoli, op. cit., p.178 ss.).
- bb) Il a déjà été précédemment évoqué que les dangers d'exploitation typiques des chemins de fer pouvant causer des accidents ne sont pas liés uniquement à l'exploitation

ferroviaire mais pouvaient aussi venir de l'infrastructure. Lors d'un accident ferroviaire, comme cela a été le cas en l'espèce, plusieurs risques d'exploitation peuvent interagir et être attribués aux entreprises participantes. Etant donné que tant l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire que l'entreprise de transport ferroviaire prises comme telles sont, selon le § 2, alinéa 1 AEG, des « chemins de fer », le droit de la responsabilité peut attribuer à chaque entreprise un ensemble de risques résultant de l'exploitation des véhicules sur rails, qui justifie une action fondée sur la responsabilité sans faute dans les cas où le dommage est lié à ce risque. Le § 13, alinéa 1, 2^{ème} phrase de la loi sur la responsabilité civile, ancienne version, (qui correspond au § 13, al. 2 de la loi sur la responsabilité civile, nouvelle version) le confirme. Lorsque le dommage est causé auprès d'une partie débitrice de dédommagements, l'obligation de dédommager qui concerne l'autre, dépend des circonstances, plus particulièrement de la part de responsabilité de chacun à l'origine du dommage.

La conception, selon laquelle l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure est responsable de l'exploitation d'une ligne ferroviaire, étant donné qu'il est possible de lui attribuer un domaine de risques pertinent, ne va pas à l'encontre du fait que le simple fait de mettre à disposition une infrastructure en tant que telle n'est pas une exploitation de la ligne ferroviaire et ne présente donc pas une source de risques indépendante pertinente de la responsabilité sans faute (v. p. ex. Reichsgericht, EE 17, 244 ; Filthaut, *Haftpflichtgesetz*, op. cit., marg. 76 ss., avec d'autres arguments). De même, des opérations n'étant pas en relation directe avec la circulation d'un train, peuvent faire partie de l'exploitation des chemins de fer (voir par exemple RGZ 46, 23 ss. - le renversement de l'aiguille -) lorsqu'une référence suffisante est faite à l'exploitation ferroviaire (voir Filthaut, loi de la responsabilité civile, op. cit., § 1, marg. 121 ss., avec d'autres arguments). Ceci concerne des cas comme le litige mentionné, dans lesquels un risque inhérent au domaine ferroviaire est apparu

dans un domaine de risque attribué à l'entreprise d'infrastructure pendant une opération de transport par chemin de fer.

cc) Une telle responsabilité des entreprises ferroviaires en cause entre elles est en parfaite adéquation avec le but de la responsabilité sans faute prévue par le § 1, alinéa 1 HPfLG.

(1) L'argument du pourvoi, selon lequel la victime du dommage au sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile ne pouvait être qu'un tiers qui ne peut pas échapper au risque particulier lié à l'exploitation ferroviaire, n'est pas convaincant (voir Filthaut, *Versicherungsrecht* 2001, 1348, 1352). La Cour d'Appel rappelle à juste titre que cela est en contradiction avec le fait que les voyageurs qui s'exposent « volontairement » au risque ferroviaire, disposent de façon indiscutable d'un droit d'action fondé sur la responsabilité sans faute (voir aussi Tavakoli, op. cit., p. 241 s. ; Tschersich, op. cit.). De même, dans d'autres hypothèses de responsabilité sans faute, l'ayant-droit peut être celui qui s'est exposé consciemment à la source d'un risque. De même encore, dans le domaine de la loi en matière de circulation routière, un détenteur peut demander du détenteur d'un autre véhicule impliqué dans l'accident des dommages-intérêts sur la base de la présomption de responsabilité. La même règle est prévue au § 33 de la loi en matière de transport aérien lors de la collision de plusieurs aéronefs en plein ciel, c'est-à-dire entre acteurs du transport aérien (chambre, arrêt du 23 octobre 1990 - VI ZR 329/89 - *Versicherungsrecht* 1991, 341 ; Geigel/Schönwerth, op. cit., chapitre 29, marg. 21 sur le § 33 de la loi en matière de transport aérien, Tschersich, *Versicherungsrecht* 2003, 962, 965 ; Tavakoli, op. cit., p. 242 ; voir aussi sur la responsabilité du gardien d'un animal les arrêts de la chambre du 12 janvier 1982 - VI ZR 188/80- *Versicherungsrecht* 1982,

366, 367 avec d'autres arguments ; du 9 juin 1992 - VI ZR 49/91 - *Versicherungsrecht* 1992, 1145, 1146 s. et du 22 décembre 1992 - VI ZR 53/92 - *Versicherungsrecht* 1993, 369). Il faudrait également approuver la responsabilité de deux entreprises de transport ferroviaire entre elles par exemple dans le cas d'une collision entre deux trains (voir Filthaut, *Versicherungsrecht* 2003, 1512, 1513).

- (2) Il n'est pas non plus possible de suivre l'avis selon lequel une entreprise de transport ferroviaire sorte de la zone de protection du § 1 de la loi sur la responsabilité civile parce qu'elle a contribué à créer ce danger, qui se réalise au moment d'un incident ferroviaire, ensemble avec l'entreprise d'infrastructure ferroviaire (v. Filthaut, *Haftpflichtgesetz*, op. cit., marg. 146 ; le même auteur dans *Versicherungsrecht* 2001, 1348, 1352 et *Versicherungsrecht* 2003, 1512, 1513).
- (2.1) La responsabilité sans faute pour des installations dangereuses comme le prévoit entre autres le § 1, alinéa 1 HPfIG, repose sur l'idée que celui qui, d'une façon permise, crée des dangers pour promouvoir ses objectifs que les autres participants à la circulation ne peuvent pas éviter d'une façon raisonnable, est également tenu, en l'absence de la preuve d'une quelconque faute, des dommages résultant d'une entreprise sujette à risque - même en cas de soin attentif - à moins qu'un fait exceptionnel défini par la loi (comme la force majeure) puisse être prouvé (voir dans ce sens les arrêts de la chambre, BGHZ 105, 65, 66 ; 115, 84, 86 ; 117, 337, 340 ss., tous sur le § 7 de la loi en matière de circulation routière; Bundesgerichtshof, arrêt du 10 mai 1976 - III ZR 150/73- op. cit.; sur le § 1 Rechnungshofgesetz déjà RGZ 1, 247, 251 ; voir également l'arrêt de la chambre du 13 novembre 1973 -

VI ZR 152/72 - *Versicherungsrecht* 1974, 356, 357 sur le § 833 du BGB - Code civil ; voir aussi les motifs officiels de la loi sur les prescriptions légales des dommages et intérêts du 16 août 1977, BGBl I, 1577 ; dans BT-imprimés 8/108, p. 6). Celui qui provoque un danger alors qu'il agit dans son propre intérêt, doit être responsable envers les tiers qui en subissent un préjudice. La responsabilité sans faute est quasiment le prix à payer pour que celui qui a causé le danger puisse exposer la circulation à un danger (voir arrêt de la chambre, BGHZ 115, 84, 86).

Si la conjonction de plusieurs « chemins de fer » aboutit à créer des risques spécifiques différents, qui se réalisent lors d'un accident, cette finalité de la responsabilité sans faute ne va pas à l'encontre d'une garantie réciproque des entreprises en cause. Chaque entrepreneur est seul à l'origine de risques lui incombant dans son domaine. Si un risque en résultant se réalise, l'entrepreneur responsable engage sa responsabilité envers l'autre entrepreneur victime du dommage comme un tiers extérieur qui n'a pas participé à l'exploitation ferroviaire. Le risque de la réalisation d'un dommage concerne les entrepreneurs impliqués en raison de la fréquence de leurs contacts. A cause de la séparation des domaines de compétence, ils n'ont pas la possibilité régulière et réelle d'influer sur l'origine du risque et se trouvent ainsi dans les cas de figure identiques à ce litige dans une position comparable à celle d'un tiers non-participant.

- (2.2) On ne peut pas opposer avec succès le fait que le titulaire de l'action fondée sur la responsabilité sans faute ne pouvait pas être celui qui avait contribué au danger. Ce principe est certes applicable, et la jurisprudence l'a déjà pris en considération à plusieurs occasions (cf.

Bundesgerichtshof, arrêt du 10 mai 1976 - III ZR 150/73 - publié dans la revue *Neue Juristische Wochenschrift* 1976, 1686, 1687 relatif au § 22 Wasserhaushaltsgesetz - WHG – Loi sur la gestion de l'eau ; Oberlandesgericht Cologne, *Versicherungsrecht* 2000, 861 sur le § 833 Code civil ; à l'appui voir dans la littérature juridique chez Filthaut, *Haftpflichtgesetz*, op. cit., § 1, marg. 147). Il a eu aussi un impact sur le § 8, ch. 2 de la loi en matière de circulation routière en tant que résultat d'une idée générale de droit (cf. arrêt de la chambre du 23 octobre 1990 - VI ZR 329/89 - *Versicherungsrecht* 1991, 341 s. ; également : Geigel/ Kunschert, op. cit., chap. 25, marg. 284 ; Hentschel, *Straßenverkehrsrecht* - Droit de la circulation routière, 37ème éd., § 17 loi en matière de circulation routière, marg. 3 ; Wussow/Baur, op. cit., chap. 17, marg. 95 ; Römer, *Zeitschrift für Schadensrecht* - Revue du droit des dommages 2002, 313, 327 avec d'autres arguments).

Le principe en question ne s'applique pourtant pas au cas présent. Ici est attribué à chaque entrepreneur différent de l'exploitation par la séparation des domaines d'exploitation une zone de danger propre, pour laquelle chacun est responsable aussi par rapport aux entrepreneurs d'exploitation entre eux. Lorsqu'un dommage est causé à des tiers extérieurs, on peut certes régulièrement se référer au danger créé conjointement et donc confirmer une responsabilité solidaire de plusieurs entrepreneurs d'exploitation impliqués envers un tiers. Pour la responsabilité des entrepreneurs d'exploitation entre eux, les risques résultant de l'exploitation ferroviaire qui se réalisent lors d'un accident, gardent leur propre importance. L'entrepreneur, victime de l'accident, n'a pas dans les cas identiques à l'espèce, tant qu'il s'agit de la responsabilité des entrepreneurs d'exploitation entre eux,

créé ensemble avec l'auteur du dommage ce risque qui s'est réalisé dans l'incident. Le dommage n'a pu résulter que du fait que la motrice de la demanderesse a roulé sur une pierre gisant sur les voies ferrées de la défenderesse. En considération de la séparation des domaines de responsabilité et de risques, le blocage du trajet est à imputer uniquement au domaine de risques de la défenderesse. La seule circulation du train, dont le risque d'exploitation est fixé à un tiers du dommage par la demanderesse, est dans le domaine du risque de la demanderesse.

4. La Cour d'Appel a à juste titre rejeté une exonération de la responsabilité pour cause de force majeure. D'après une jurisprudence établie de la Cour suprême, la force majeure dans le sens du § 1, alinéa 2, première phrase HPfLG est un événement « étranger à l'exploitation venant de l'extérieur par des forces naturelles ou causé par l'action de tiers, qui est imprévisible selon les connaissances et les expériences humaines, qui ne peut pas être évité par des moyens économiques acceptables, même avec des soins que l'on est raisonnablement en droit d'attendre et qui ne doit pas être accepté par l'entreprise exploitante à cause de sa fréquence » (arrêts de la chambre du 15 novembre 1966 - VI ZR 280/64 – *Versicherungsrecht* 1967, 138, 139 ; du 15 mars 1988 - VI ZR 115/87-1988, 910 ; Bundesgerichtshof, BGHZ 7, 338, 339 ; RGZ 171, 104, 105 s. avec d'autres arguments, et Reichsgericht, *Juristische Wochenschrift* 1918, 176). La Cour d'Appel a constaté, sans que cela ait été attaqué, que cela n'était ni extraordinaire ni inévitable que des éclats de roche se détachent d'une paroi rocheuse sous l'influence des intempéries et de la pénétration de racines d'arbres et se retrouvent ainsi sur le sillon.
 5. Les arguments de la Cour d'Appel concernant la part de co-responsabilité de la demanderesse évaluée à un tiers et concernant le montant des droits et du montant qui est l'objet de l'arrêt sont acceptés par le pourvoi et ne sont pas contestés.
- III. La décision quant aux dépens repose sur le § 97, alinéa 1 du Code de Procédure civile.

(Texte original accessible sous :

www.bundesgerichtshof.de ; publié dans : Transportrecht, Hambourg, n° 6/2004, p. 256-259)

(Traduction)

Oberlandesgericht Nuremberg

Arrêt du 23 décembre 2003¹

Le gestionnaire d'infrastructure selon le § 2 de la loi allemande « Allgemeines Eisenbahngesetz » (loi générale sur les chemins de fer) n'est pas exploitant d'entreprise dans le sens du § 1 de Haftpflichtgesetz (loi sur la responsabilité civile).²

Cf. § 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG, loi générale sur les chemins de fer), § 1 Haftpflichtgesetz (HPfLG, loi sur la responsabilité civile)

Considérants de droit (fondés sur le § 540 du Code de Procédure civile) :

La demanderesse est une entreprise de transport ferroviaire et fait circuler des motrices sur la ligne ferroviaire Cham/Kothmeissling sur les voies qui sont mises à disposition par le défendeur en tant que « gestionnaire d'infrastructure ». Le 30 juin 2001 vers 23h11 la motrice de la demanderesse est entrée en collision sur ce trajet avec un arbre gisant sur la voie ferrée. Cet arbre s'était abattu suite à un orage et était resté sur la voie. Il en est résulté un dommage matériel chiffré à 10'000. - € pour la motrice de la demanderesse. La demanderesse demande 7'000. - € au défendeur sur la base du § 1 de la loi sur la responsabilité civile. Le Landgericht s'est fondé en première instance sur le point de vue juridique qu'aussi bien la demanderesse que le défendeur étaient des entreprises exploitantes dans le sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile. Contrairement à l'Oberlandesgericht Stuttgart, (arrêt du 12.2.2003, n° de dossier : 4 U 189/02, *Versicherungsrecht* – Droit des assurances 2003, p. 648 ss.) le Landgericht Ratisbonne a soutenu qu'il n'y avait cependant pas de responsabilité sur la base du § 1 de la loi sur la responsabilité civile, car cette responsabilité ne s'applique qu'à l'égard des tiers et pas entre des entreprises exploitantes.

1 3 U 2666/03 ; instance précédente : Landgericht Ratisbonne, arrêt du 16.7.2003 – 6 O 804/03

2 contre l'avis du Oberlandesgericht Stuttgart, arrêt du 12.2.2003 – 4 U 180/02, publié dans la revue *Versicherungsrecht* (Droit des assurances) 2003, p. 648 ss.

La demanderesse a interjeté appel de cet arrêt, car elle prétend que le § 1 de la loi sur la responsabilité civile devrait aussi s'appliquer entre les parties en cause. Elle émet la requête suivante : sur appel de la demanderesse, l'arrêt du Landgericht Ratisbonne du 16 juillet 2003, n° de référence : 6 O 804/03, sera modifié. Le défendeur sera condamné à verser à la demanderesse la somme de 7051,87 € ainsi que 6% d'intérêts courant depuis le 22 janvier 2003.

Le défendeur demande le rejet de l'appel.

I. Il convient tout d'abord d'éclaircir les faits suivants :

1. L'application du § 1 de la loi sur la responsabilité civile ne peut pas être exclue en se référant au § 1, alinéa 2 de la loi sur la responsabilité civile, ce qui poserait moins de problèmes car en l'espèce le dommage ne résulte pas d'un cas de force majeure. La jurisprudence (références, v. dans le commentaire de Filthaut *Haftpflichtgesetz*, 6^{ème} édition, remarques p. 158 ss. relatives au § 1) considère que ne relèvent de la « force majeure » même lorsqu'il s'agit de phénomènes naturels que des événements très inhabituels. Un orage, même accompagné de tempête n'en fait pas partie. Les voies ferrées sont en principe situées à l'extérieur et traversent des zones forestières. Elles sont donc exposées au vent et au mauvais temps. Un événement tels qu'un orage est chose courante. En l'espèce, l'intensité ne dépassait en aucun cas le cadre habituel et n'était absolument pas extraordinaire.

2. Les parties sont à juste titre d'accord sur le fait qu'il n'y a pas à mettre en cause une responsabilité du défendeur à cause d'une violation d'une obligation de sécurité. Si on ne peut qualifier l'arbre gisant sur la voie de cas de force majeure, on ne peut pas non plus reprocher au défendeur une faute s'y rapportant, puisque l'arbre n'était resté qu'une demie heure sur la voie.

II. Une responsabilité du défendeur pour le dommage qui est l'objet du litige sur la base du § 1 de la loi sur la responsabilité civile, c'est-à-dire d'une responsabilité dérivant du risque créé, est à écarter, car il n'est pas possible de qualifier le défendeur d'entreprise exploitante dans le sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile.

La chambre a conscience qu'en défendant cette position, elle se situe en parfaite contradiction

avec l'opinion actuelle dans la littérature juridique (présentation de l'état actuel des opinions, cf. Tschersich, *Versicherungsrecht* 2003, p. 962 ss. et Filthaut, *Versicherungsrecht* 2003, p. 1512 ss.). L'opinion divergente de la chambre repose sur les considérations suivantes :

1. Avant la loi sur la responsabilité civile existait déjà Reichshaftpflichtgesetz (loi sur la responsabilité civile du Reich) datant de 1871 qui prévoyait une responsabilité en l'absence de faute encore plus stricte. Cette responsabilité stricte, c'est-à-dire une responsabilité sans faute, reposait sur l'idée que le transport ferroviaire était en principe dangereux. Des masses importantes rendant le freinage d'autant plus difficile se déplacent à une vitesse considérable. Ce déplacement se réalise de plus par voie ferrée. C'est ce potentiel de risque important qui a justifié une responsabilité sans faute il y a déjà plus de 130 ans par le législateur de l'époque ainsi que du législateur moderne.

Lors de la rédaction de ces lois il n'existait pas encore l'actuelle séparation de l'exploitation des chemins de fer en deux parties, c'est-à-dire « la conception dualiste du chemin de fer ». En liaison avec l'intégration européenne et pour répondre aux attentes de la Communauté européenne de voir les réseaux ferroviaires européens s'ouvrir partout à la concurrence en Europe, l'exploitation ferroviaire, jadis uniforme (d'abord la « Reichsbahn », puis la « Bundesbahn » et ensuite la « Bahn AG ») a éclaté. C'est ainsi que sont apparues l'entreprise ferroviaire de transport et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (voir §§ 1 et 2 *Allgemeines Eisenbahngesetz* – loi générale sur les chemins de fer de 1993, *Bundesgesetzblatt* - Journal officiel fédéral I, 2396 ss.). De cette séparation résulte également le fait que du côté de la demanderesse se confrontent la « Bahnbetriebs-GmbH » (l'exploitation ferroviaire SARL) en tant qu'entreprise de transport ferroviaire réel et de l'autre côté la ... « AG » (SA) en tant qu'entreprise d'infrastructure ferroviaire.

Une loi doit donc être appliquée qui ne connaît pas cette séparation. D'où la difficulté de travailler avec une loi qui contient un concept d'entrepreneur d'exploitation du passé n'existant plus aujourd'hui sous cette forme. C'est pourquoi la chambre soutient que le concept d'entreprise au sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile n'est pas identique au concept d'entrepreneur ferroviaire de l'infrastructure au sens du § 3,

alinéa 1, ch. 2 de la loi générale sur les chemins de fer. La raison de cette responsabilité stricte réside comme cela a été précédemment évoqué dans le danger particulier lié à l'opération ferroviaire en tant que telle. Cela exclut en principe l'intégration de l'entrepreneur de l'infrastructure dans le concept d'entrepreneur au sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile.

2. Dans le cas présent, la chambre doit examiner l'argument de la partie opposée selon lequel le transport ferroviaire par voie ferrée est à l'origine d'un potentiel de danger, ce qui a causé la motivation de la responsabilité sans faute : puisque le gestionnaire d'infrastructure peut considérablement influencer sur la sécurité de l'exploitation en relation avec la sécurité des voies, cette possibilité réelle de maîtriser l'infrastructure aurait pour conséquence de pouvoir qualifier aussi le gestionnaire d'infrastructure d'entreprise d'exploitation. Cela semble être l'argumentation de l'Oberlandesgericht Stuttgart (op. cit.) qui se réfère à la thèse de Tavakoli. Il faudrait contrer cela par l'argument suivant : sans exploitation réelle la potentialité de danger n'existe pas. Elle résulte de l'état des voies. Dans ce cas, il suffit d'utiliser l'argument de l'obligation générale de sécuriser le trafic ; un recours à la responsabilité dérivée du risque créé n'est pas nécessaire.

Aussi le tiers extérieur serait suffisamment protégé par une telle interprétation de la notion d'entrepreneur : il y a toujours un opposant à l'ayant droit sur la base du § 1 de la loi sur la responsabilité civile, l'entreprise ferroviaire de fait. En cas de violation de l'obligation de sécurité appliquée à l'infrastructure il peut aussi exercer une action contre l'entreprise d'infrastructure.

De plus, il est à noter que d'après une jurisprudence absolument constante, la responsabilité dérivée du risque créé n'est effectivement pas expressément liée à la mise à disposition de l'infrastructure en tant que telle. Nul ne penserait, par exemple lorsqu'un cycliste ou un piéton chute dans une éventuelle « zone de l'infrastructure », à se référer à la loi sur la responsabilité civile. On examine dans de tels cas uniquement si l'on se trouve dans le cas d'un manquement à l'obligation de prudence (à ce sujet dernièrement p. ex. Oberlandesgericht Cologne, arrêt du 10.12.1993 – n° 19 U 81/93, *Rechtsprechung der Oberlandesgerichte* – Jurisprudence des instances d'appel – 1994, 34).

3. Il faut également se rapprocher des règles de responsabilité en matière de circulation routière pour l'interprétation du concept d'entreprise exploitante au sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile.

La responsabilité sans faute dans le domaine de la circulation routière repose uniquement sur l'utilisation effective de véhicules motorisés. Ici une obligation de payer les dommages et intérêts de la part de « l'entrepreneur d'infrastructure », c'est-à-dire dans la plupart des cas du maître d'œuvre compétent, survient seulement si le potentiel du risque découlant de la circulation sur une route est augmenté en plus par l'état de l'infrastructure provenant d'une négligence fautive à l'égard des normes de sécurité routière. D'après l'avis de la chambre, il y lieu d'appliquer l'appréciation d'une loi qui a toujours établie une distinction entre l'infrastructure et l'exploitation (comme dans la loi en matière de circulation routière) également à l'interprétation de la loi sur la responsabilité civile, lorsque la structure a changé et est, par conséquent, devenue comparable.

4. La référence de la représentante de la demanderesse aux « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) – Appendice E à la Convention » (publié dans le *Bundesgesetzblatt* II du 2.9. 2002, p. 2264) conduit également au même résultat.

Il ressort de l'ensemble des Règles uniformes qui constituent maintenant l'Appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans sa version du Protocole de modification du 3 juin 1999 que des types de contrats devraient être trouvés pour toute l'Europe et couvrant tous les cas de figure possibles dans le transport international ferroviaire. Par conséquent, il fallait aussi régler – comme cela a été fait dans l'Appendice E (= CUI) - la relation contractuelle entre le gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire celui qui met à disposition l'infrastructure ferroviaire sous forme de voies ferrées, et le transporteur, qui transporte des marchandises et des passagers sur ces voies ferrées (voir art. 3 CUI). Il est tout à fait correct que l'article 8, § 1 des CUI prévoit une responsabilité apparemment largement indépendante de la faute également pour les dommages de ce genre. Contrairement à

la loi sur la responsabilité civile, on se trouve ici dans le cadre de relations contractuelles et non pas sur la base d'une relation de responsabilité légale. En raison de leurs différences fondamentales, il n'est pas permis d'assimiler par analogie une responsabilité sans faute dans le cadre de relations contractuelles à une responsabilité sans faute légale. Dans ce contexte, il est d'ailleurs révélateur que la représentante de la demanderesse se réfère elle-même dans son mémoire de demande du 12 décembre 2003, point 4, à un « droit d'utilisation convenu », donc contractuel.

De plus, ce qui n'a apparemment pas été le cas en l'espèce, les parties restent libres dans le cadre de leur liberté contractuelle de fonder une responsabilité plus large justement pour ce genre de cas. Un soi-disant vide juridique qui contraindrait à une interprétation par analogie n'est pas envisageable dans ces conditions.

5. La nouvelle version de l'ordonnance sur l'assurance de responsabilité civile des chemins de fer du 25 août 1998 (publié dans le *Bundesgesetzblatt* I, 2431) citée par la représentante de la demanderesse soutient l'avis de la chambre dans son § 1 modifié sous le titre « Obligation d'assurance ». Dans la version d'origine soumise par la représentante de la demanderesse (voir l'ordonnance du 21.12.1995, *Bundesgesetzblatt* I, 2101), et contrairement à la version actuelle de l'ordonnance, une obligation d'assurance était seulement décrétée pour les droits résultant de la loi sur la responsabilité civile. Comme expliquait Filthaut dans ses remarques sur la nouvelle version de l'ordonnance (voir *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* - Nouvelle revue du droit de transport 1999, p. 71 ss.), l'ordonnance dans cette version, liée au gestionnaire d'infrastructure, était vidée de sens. Cette ordonnance acquiert seulement une signification si elle peut se référer à une responsabilité existante en dehors de la loi sur la responsabilité civile ; la nouvelle version constitue ainsi un argument supplémentaire pour l'avis représenté ici.
6. De même, la référence faite à maintes reprises dans la discussion, à un prétendu « fonctionnement à vide » du § 13 de la loi sur la responsabilité civile ne semble pas convaincante. On peut se référer à cet égard aux exemples de Filthaut (dans *Versicherungsrecht* 2003, 1512, colonne de droite).

L'appel s'avère infondé et doit être rejeté avec les conséquences sur les dépens du § 97 du Code de Procédure civile.

La décision concernant l'exécution provisoire du l'arrêt repose sur le § 708 ch. 10 du Code de Procédure civile.

En vue de la différence de l'avis de droit de la chambre sur la décision de l'Oberlandesgericht Stuttgart et du fait que les questions de responsabilité faisant l'objet du présent litige vont certainement se poser souvent à l'avenir, la révision est admise.

(Tiré de *Transportrecht*, Hamburg, n° 6/2004, p. 259-261)

(Traduction)

Bibliographie

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par **Rita Bidinger**, avec la collaboration de **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, livraisons complémentaires 2/03, état décembre 2003, et 1/04, état avril 2004, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

L'ouvrage qui date de 1961 et dont la 2^{ème} édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, compte 3'850 pages en deux classeurs. Une partie importante continue à être consacrée au commentaire de la loi allemande sur le transport des voyageurs dans sa version actuelle.

La jurisprudence, y compris de nombreux arrêts non publiés, est dépouillée en détail. Un registre complet permet d'accéder rapidement aux explications pertinentes. Une structure claire ainsi que l'introduction successive de marginaux garantissent la grande convivialité de l'ouvrage.

Les livraisons complémentaires 2/03 et 1/04 tiennent compte de nombreuses modifications législatives dans les domaines du droit routier, des contrôles techniques, de la formation professionnelle et de la passation de marchés publics.

Les explications concernant le sujet des « paiements de compensation » (§ 45a de la loi allemande sur le transport des voyageurs) ont dû être adaptées, le

législateur ayant décidé en relation avec le budget 2004 une réduction graduelle des compensations des prestations de service public. L'utilisateur trouvera les explications adaptées dans la livraison complémentaire 1/04.

La livraison complémentaire 2/03 comporte les textes des accords administratifs relatifs au transport transfrontalier des voyageurs que l'Allemagne a conclus avec le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Slovaquie et l'Ouzbékistan.

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

(Traduction)

Frohmayer Albrecht / Mückenhausen Peter (éditeurs), *EG-Verkehrsrecht* (Droit communautaire des transports), Editions C.H. Beck, Munich, 2000, 4^{ème} livraison complémentaire, décembre 2003

L'ouvrage de base sous forme de feuillets mobiles est paru en l'an 2000 (v. compte rendu dans le Bulletin 1/2000, p. 81 ss.). Il comporte des commentaires sur tous les actes juridiques de la Communauté européenne concernant différents aspects de la politique des transports applicables à l'ensemble ou à certains modes de transport (marché intérieur, politique sociale, protection de l'environnement, sécurité, infrastructure, relations extérieures de la CE). Il a été renoncé à reproduire les textes législatifs proprement dits.

Suite à la 3^{ème} livraison complémentaire parue en mai 2002 (v. Bulletin 3/2003, p. 64/65), la 4^{ème} livraison complémentaire, d'un volume de presque 200 pages, comporte des actes juridiques supplémentaires des domaines de l'aviation civile et de la navigation maritime ainsi que des actes juridiques concernant des véhicules routiers. Ainsi ont, par exemple, été nouvellement introduits le Règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et le Règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Certaines contributions déjà existantes ont dû être remplacées ou entièrement remaniées en raison d'une nouvelle législation, dont celle concernant le Règlement

(CEE) n° 1017/68 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Lors de la mise à jour de différentes parties du commentaire ont été prises en compte, entre autres, des nouvelles décisions importantes des instances européennes. Cela concerne notamment les décisions concernant l'application du droit en matière de concurrence dans le domaine ferroviaire. Les décisions sont analysées en détail, expliquées et commentées de manière critique.

Le deuxième paquet ferroviaire, adopté récemment, qui comporte des réglementations concernant l'extension de l'accès des entreprises ferroviaires aux réseaux d'autres Etats membres, l'interopérabilité des systèmes ferroviaires, la sécurité ferroviaire et la création d'une Agence Ferroviaire Européenne donnera certainement lieu à une autre adaptation importante du commentaire. Celle-ci est prévue pour la prochaine livraison complémentaire.

Cet excellent commentaire concernant les principales prescriptions du droit dérivé de la CE concernant le transport, ne devrait manquer dans aucune bibliothèque spécialisée. Il s'adresse tant aux institutions étatiques chargées de la transposition de ce droit qu'aux entreprises de l'industrie des transports et aux avocats. (Traduction)

Kunz Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 16^{ème} livraison complémentaire, état juillet 2004

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (v. Bulletin 2/2004, p. 44). Outre l'éditeur, qui commente lui-même un grand nombre de prescriptions, 20 autres auteurs ont participé à l'élaboration de ce recueil.

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

Avec la très importante 16^{ème} livraison complémentaire (560 pages) est surtout mise à jour la partie « Droit allemand », notamment la section « Législation financière/législation en matière de concurrence/législation en matière de passation des marchés publics » tant par des textes législatifs que par de nouvelles explications.

Par ailleurs, la partie « Droit européen » a été mise à jour par l'introduction de textes normatifs (directive, règlement, recommandation de la Commission) supplémentaires ou adaptés.

Dans la partie « Recommandations/prescriptions/tarifs » se trouve maintenant la nouvelle version des conditions de transport de la Deutsche Bahn AG pour le transport de voyageurs (état : 1.4.2004), y compris les conditions concernant certaines offres particulières ou supplémentaires (groupes de voyageurs particuliers, BahnCard, abonnements, bagages); les conditions de transport pour les voyageurs utilisant les trains Metropolitan et les conditions pour la vente de billets par Internet ont été ajoutées.

Le « Droit ferroviaire » s'est développé, en l'espace de dix ans, en un recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine ferroviaire. Il peut servir d'aide précieuse pour toutes les personnes spécialisées dans le domaine ferroviaire. (Traduction)

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

CIT Info, Berne, N° 3/2004, Analyse du règlement de l'UE sur la qualité en trafic ferroviaire des marchandises sous l'angle du droit du transport / Die EU-Verordnung über Qualität im Schienengüterverkehr aus dem Blickwinkel des Beförderungsrechts / A legal view of the EU regulation on quality requirements for freight traffic by rail (M. Killmeyer)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 109/2004, S. 13 – Toleranz für schwarzen Strich. Von skurril bis sinnvoll – in Münster boten RID und ADR reichlich Diskussionsstoff (C. Grimm)

Idem, Nr. 114/2004, Beilage, S. 13 – Die Rechtswahl ist entscheidend (S. Voss)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 35-35/2004, p. 32 – Nouvelles normes RID (Wilf Seifert); p. 33 – Tout nouveau tout beau. Banque de données sur les matières dangereuses (Heins/Hof)

IMO News, The Magazine of the International Maritime Organization, London, issue 1/2004, p. 5 – Maritime claims liability limits increase after 1996 Protocol enters into force

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 40/2004, p. 20/21 – Entrée en vigueur dans l'Union européenne de la Convention de Montréal de 1999

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2004, S. 268-271 – Buchbesprechungen Filthaut, Werner: Haftpflichtgesetz, Verlag C.H. Beck, München, 6. Auflage, und Tavakoli, Anusch Alexander: Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2001 (R. Freise)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2004, S. 273-308 – UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law. The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its Impact on Multimodal Transport (R. Herber, G.J. van der Ziel, H. Honka, R. Asariotis, J. Schelin, B. Czerwenka, F. Berlingieri)

Idem, Nr. 9/2004, S. 333-340 – Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der Verpackung in der CMR und im deutschen Handelsgesetzbuch (M. Zapp); S. 340-343 – Zur Frage der Hemmung der Verjährung im Transportrecht (K.H. Drews)

Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Nr. 9/2004, S. 276-284 – Die Eisenbahnsicherheit und ihre Vorschriften im Schienenverkehrsmarkt (W. Catharin)