



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

**Bulletin**  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**4/2004**

112<sup>e</sup> Année • Octobre - Décembre

## Sommaire

### Communications de l'Office central

#### Ratification du Protocole 1999

Bulgarie, p. 77

### Organes de l'OTIF

#### Comité administratif

102<sup>ème</sup> session – Berne, 18/19.11.2004 – p. 77

#### Groupe de travail „Analyses de risques standardisées“ de la Commission d'experts du RID

v. sous « Marchandises dangereuses »

#### Commission d'experts du RID

v. sous « Marchandises dangereuses »

#### Groupe de travail « Admission technique »

v. sous « Technique »

### Marchandises dangereuses

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

Malmö, 13/14.10.2004 – p. 78

#### Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID

Bonn, 21/22.10.2004 – p. 79

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

Genève, 25-28.10.2004 – p. 79

#### Commission d'experts du RID

41<sup>ème</sup> session – Meiningen, 15-18.11.2004 – p. 82

### Technique

#### Décision des Etats membres de l'OTIF de réviser le concept du système d'admission technique selon la COTIF 1999, p. 85

### Autres activités

#### Cours de formation

Le Caire, 22-26.11.2004 – p. 85

### OTIF - UNIDROIT

Séminaire – Mexico, 11/12.10.2004 – p. 87

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer – Genève, 27.10.2004 – p. 87

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

Groupe des chemins de fer – Genève, 28/29.10.2004 – p. 88

### Etudes

Professeur Dr Rainer Freise, Réforme de la réforme du droit de transport ferroviaire en Europe ? p. 89

### Informations diverses

#### Chemins de fer slovaques, Conférence annuelle pour les grands clients

Štrbské Pleso, 8-10.11.2004, p. 115

#### Séminaire UIC-CIT-OSJD

Paris, 1<sup>er</sup>/2.12.2004, p. 115

### Bibliographie

Andresen Bernd/Valder Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (Droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec commentaires, p. 116

European Railway Legislation Handbook/Handbuch der Europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung/Manuel de Droit Ferroviaire Européen, publié par la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER), p. 117

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 118

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  
Internet : [www.otif.org](http://www.otif.org)  
E-mail : [info@otif.org](mailto:info@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

##### Bulgarie

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 Bulgarie a déposé, le 29 novembre 2004, son instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup>.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). La Bulgarie est le 23<sup>ème</sup> Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

<sup>1</sup>

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

### Organes de l'OTIF

#### Comité administratif

##### 102<sup>ème</sup> session

*Berne, 18/19 novembre 2004*

Pour sa 102<sup>ème</sup> session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 18 et 19 novembre 2004, sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France).

Le Comité a approuvé le programme de travail 2005.

Dans le domaine financier, il a notamment pris acte de la situation financière générale de l'OTIF et de la situation actuelle des placements. Il a approuvé le projet de budget 2005, tel que proposé par l'Office central. Le taux kilométrique provisoire a été fixé à Frs. 6.60.

En matière de personnel, le Comité a, entre autres, donné au futur Directeur général le mandat de présenter au Comité de nouvelles propositions sur la base des considérations globales concernant la politique du personnel (v. Bulletin 4/2003, p. 70).

Le Comité administratif a évoqué des questions liées à la préparation de la 7<sup>ème</sup> Assemblée générale, telles que le lieu, la date, la durée et la Présidence de l'Assemblée

générale, le rapport d'activité du Comité administratif pour la période quinquennale en cours, la composition du Comité administratif pour la prochaine période, la fixation pour la période 2006 à 2011 du montant maximal que peuvent atteindre les dépenses durant chaque période budgétaire, la prise en charge éventuelle de tâches en relation avec le Protocole ferroviaire (v. Bulletin 2/2003, p. 35 ss. et Bulletin 4/2003, p. 69) ainsi que les dettes de l'ex-Yougoslavie.

La 103<sup>ème</sup> session du Comité administratif se tiendra les 12 et 13 mai 2005.

**Groupe de travail  
„Analyses de risques standardisées“  
de la Commission d'experts du RID**

*Bonn, 21/22 octobre 2004*

v. sous « Marchandises dangereuses »

**Commission d'experts du RID**

*Meiningen, 15-18 novembre 2004*

v. sous « Marchandises dangereuses »

**Groupe de travail  
« Admission technique »**

v. sous « Technique »

**Marchandises dangereuses**

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

*Malmö, 13/14 octobre 2004*

Dans le cadre de cette réunion, le groupe d'experts a été informé sur les résultats des réunions internationales suivantes :

- Session du Sous-comité d'experts de l'ONU (Genève, 5 au 14 juillet 2004 ; v. Bulletin 3/2004, p. 54-55),
- Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 13 au 17 septembre 2004 ; v. Bulletin 3/2004, p. 55),

- Réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Duisburg, 24 et 25 juin 2004 ; v. Bulletin 3/2004, p.52-54).

Le groupe d'experts a en outre été informé par un représentant du secrétariat de l'OTIF (Office central) sur les propositions soumises jusqu'alors à la 41<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (Meiningen, 15 au 17 novembre 2004 ; v. p. 82).

Le représentant du secrétariat de l'OTIF a particulièrement attiré l'attention sur un document présentant les difficultés qui surgiront, lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, en trafic avec les Etats qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, qui n'ont pas encore ratifié la nouvelle COTIF et qui n'ont pas déclaré au secrétariat son application de facto. Il a certes été constaté, au sein des participants ou dans leur pays, qu'aucun problème n'est attendu, étant donné que soit la COTIF a été signée, soit que la Directive cadre RID s'applique, mais il a cependant été suggéré que l'UIC ou le CIT soumette une lettre renvoyant à cette problématique aux membres concernés ou aux chemins de fer, afin que ces derniers interviennent le cas échéant auprès de leur Gouvernement.

Le groupe d'experts a finalement encore discuté de problèmes d'interprétation.

Lors de la réunion commune du Groupe d'experts UIC « Transport de marchandises dangereuses » et du Groupe de synthèse de l'UIC « Marchandises dangereuses », qui s'est tenue le 14 octobre 2004, un guide COLPOFER (COLPOFER – Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité) pour le chapitre 1.10 (Dispositions concernant la sûreté) a été présenté et discuté.

L'on a par ailleurs abordé la question d'une participation financière de l'UIC aux travaux du groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID.

Etant donné que l'actuel représentant de l'UIC dans les réunions internationales sur les marchandises dangereuses, Monsieur Visser, prendra sa retraite en mai 2005, sa succession avait déjà été discutée lors des dernières réunions du Groupe d'experts de l'UIC et du Groupe de synthèse de l'UIC. Monsieur Jean-Georges Heintz (SNCF) a été nommé à l'unanimité comme successeur de Monsieur Visser lors de cette réunion commune.

Finalement, différents modèles pour la collaboration future des deux groupes de l'UIC ont été présentés et discutés. La décision a cependant été reportée à une réunion ultérieure.

La prochaine réunion aura lieu les 23 et 24 février 2005 en République Tchèque.  
(Traduction)

**Groupe de travail**  
**« Analyses des risques standardisées »**  
**de la Commission d'experts du RID**

*Bonn, 21/22 octobre 2004*

8 Gouvernements et 2 organisations internationales non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé à la poursuite de ces travaux lors cette 2<sup>ème</sup> réunion. La participation nettement plus faible par rapport à la 1<sup>ère</sup> réunion (v. Bulletin 2/2004, p. 31), a été surprenante, dans la mesure où la Réunion commune RID/ADR s'était prononcée, lors de sa dernière réunion, en faveur de la mise en place d'un groupe de travail informel conjoint entre les modes de transport (12 voix pour, 1 opposition et 11 abstentions) et que les délégués de l'ADR ont été invités à participer à cette 2<sup>ème</sup> réunion. Une telle mise en place sera cependant subordonnée à l'accord du WP.15.

Rappelons que ce groupe de travail s'inscrit dans le cadre des restrictions de transport par les autorités compétentes (Chapitre 1.9), pour lesquelles il faut apporter la preuve de la nécessité des mesures qui ne devraient à l'avenir être prises que sur la base d'analyses de risques.

Le groupe de travail a pris connaissance que fin octobre 2004 sera lancé par la Commission européenne une mise au concours pour un projet de recherche qui pourrait couvrir la proposition de projet du groupe de travail. Ce qui est nouveau, c'est que plus de 50% de l'ensemble des frais pourront être subventionnés. La mise au concours portera toutefois en priorité sur l'aspect de la sûreté. Le volume financier s'élève à 3,5 millions d'euros. Uniquement un paquet d'ensemble sera attribué. La coordination du projet de recherche ne sera plus réalisée par la Commission, mais par le responsable du projet. L'intégration de la gestion de la sécurité des chemins de fer pourrait être considérée comme composante importante d'une proposition de projet.

Il a été décidé que les Etats qui effectuent déjà des analyses des risques ou en font effectuer (CH, F, NL,

UK) mettent à disposition des documents qui décrivent de manière succincte les procédures concernant la réalisation d'analyse des risques dans leurs pays (fils conducteur ou principes directeurs). Ces documents figureront sur le site Internet de l'OTIF. Les représentants des Etats ayant mis des documents à disposition seront invités à une première session de rédaction, au début février 2005, en vue de l'élaboration d'un fil conducteur.

Le rapport complet de cette réunion figure également sur le site Internet de l'OTIF sous [http://www.otif.org/html/f/rid\\_CExp\\_RID\\_gt\\_analyse\\_risque\\_rapport2004.php](http://www.otif.org/html/f/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php). La prochaine réunion du groupe de travail aura lieu à Bonn les 3 et 4 mai 2005.

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

*Genève, 25-28 octobre 2004*

26 Etats membre de l'ADR, 14 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, ainsi que la Commission européenne ont participé aux travaux de cette 77<sup>ème</sup> session présidée par M. Franco (Portugal).

La plupart des thèmes traités dans ce Groupe de travail ne se limitent pas au seul transport routier.

**Interprétation de l'ADR**

**Transports précédant ou suivant un parcours maritime ou aérien**

Il a été rappelé que la section 1.1.4.2 avait été initialement prévue pour faciliter le transport multimodal en permettant que des marchandises dangereuses soient transportées dans une chaîne comportant un parcours maritime ou aérien dans les conditions d'emballage, de marquage, d'étiquetage et de placardage applicables selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI lorsque celles-ci diffèrent de celles du RID et de l'ADR. Les conditions du transport maritime ou aérien, alignées sur celles du Règlement type de l'ONU, étaient en effet jugées plus sévères, et cette dérogation, n'affectait pas le niveau de sécurité, estimé au moins équivalent.

Les déviations actuelles entre les règlements modaux, notamment pour le transport aérien, posent cependant

des problèmes d'interprétation en pratique, surtout lorsqu'il s'agit de classification et lorsque les conditions du transport maritime ou aérien ne répondent pas aux exigences de sécurité du RID et de l'ADR.

Plusieurs délégations auraient préféré discuter du document du secrétariat dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le document avait cependant déjà été soumis à la Réunion commune en septembre 2004, mais n'avait pas pu être discuté faute de temps. D'autre part les problèmes évoqués concernent essentiellement l'interface entre le transport routier et les transports maritime ou aérien dans les ports et aéroports. Le Groupe de travail a donc décidé d'examiner les propositions portant notamment sur la documentation, sur les marquages additionnels, sur les quantités limitées exemptées, sur les quantités exceptées et biens de consommation (OACI) et sur les polluants aquatiques. Les décisions ou non décisions du WP.15 seront portées à la connaissance de la Commission d'experts du RID pour suite utile.

#### **Sûreté du transport des marchandises dangereuses**

Le Groupe de travail a estimé que l'intention des dispositions du 1.10.3.3 était que ni le véhicule ni le chargement ne doivent pouvoir être volés, et qu'ils doivent tous les deux être sécurisés. Le texte du 1.10.3.3 a été corrigé pour éviter toute ambiguïté. La Commission d'experts du RID devrait également se rallier à cette décision.

#### **Mise en application de l'ADR**

La représentante de la Finlande a indiqué que les problèmes qu'elle avait soulevés il y a quelques années concernant l'interprétation et l'application de l'ADR sur le territoire de la Fédération de Russie n'étaient toujours pas résolus. Des permis spéciaux sont toujours demandés pour certaines matières, et des certificats d'agrément de véhicules sont demandés pour des véhicules qui selon l'ADR n'en n'ont pas besoin.

Il a été signalé que les mêmes problèmes se posent sur les territoires de l'Ukraine, du Belarus et de la Lituanie.

Le Groupe de travail a rappelé que ce genre de certificats ou de permis spéciaux ne sont pas exigés selon l'ADR et que ces exigences de certains Etats ne sont pas conformes à leur statut de Partie contractante et leur engagement qui en résulte de faire appliquer les dispositions de l'ADR sur leur territoire. Ces pratiques constituent des barrières importantes au développement du transport et du commerce international. Elles entraînent des formalités administratives qui ne sont pas

justifiées du point de vue de la sécurité et causent des problèmes de logistique aux transporteurs et augmentent sérieusement le coût du transport international puisque la délivrance des permis ou certificats en question se fait contre redevance, ce qui revient à taxer arbitrairement le transport de marchandises dangereuses.

Le Groupe de travail a estimé qu'il est particulièrement important pour le transport international de résoudre ces malentendus qui pénalisent inutilement tous les transporteurs concernés.

Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué que des réformes administratives importantes sont en cours dans son pays et que tous les efforts seraient faits pour résoudre au plus vite ces problèmes.

#### **Transports de livraison /vente**

(v. Bulletin 2/2004, p. 31-32)

Un groupe de rédaction s'est réuni pour préparer un texte selon lequel, lorsque le destinataire ne peut pas être identifié au début du transport, comme par exemple dans le cas de distribution locale, le nom et l'adresse du transporteur peuvent être mentionnés à la place de ceux du destinataire.

Certaines délégations n'étaient pas tout à fait satisfaites de cette proposition en raison des implications juridiques qu'elles souhaiteraient examiner. En effet dans ce cas le transporteur serait considéré comme destinataire et endosserait les obligations prévues pour le destinataire au chapitre 1.4. D'après l'Union internationale des transports routiers (IRU), lorsqu'il y a un contrat de transport, il pourrait y avoir des contradictions avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). D'après les définitions de l'ADR, lorsqu'il n'y a pas de contrat de transport, le destinataire est l'entreprise qui prend en charge les marchandises à l'arrivée.

Certaines délégations ont estimé aussi que la question devrait être réglée dans son ensemble. Il faudrait tenir compte non seulement des livraisons de bouteilles de gaz, mais aussi des livraisons de produits pétroliers, de l'approvisionnement des agriculteurs en engrais, pesticides, etc.

Bien que la proposition fut appuyée par plusieurs délégations, la majorité du Groupe de travail souhaitait réfléchir davantage à ces questions et il a été décidé d'y revenir à la prochaine session.

## Accords particuliers multilatéraux

Il a été fait remarquer que dans le cas de transport selon les accords spéciaux multilatéraux ou bilatéraux, les conditions de transport sont fixées dans les accords eux-mêmes, y compris les mentions à porter dans le document de transport. Conformément au 1.4.2.1.1 b), il appartient à l'expéditeur de signaler au transporteur les informations nécessaires à l'opération de transport. Le transporteur doit vérifier lui-même dans quels pays l'accord est valide.

Pour les contrôles, les autorités de contrôle doivent être au courant des prescriptions de l'ADR applicables, y compris des accords spéciaux signés par les autorités compétentes de leur pays. En outre, le texte des accords et leur statut sont disponibles sur le site web du secrétariat, ce qui permet des vérifications rapides. Il a donc été décidé de ne pas requérir la présence d'une copie des accords spéciaux à bord des véhicules.

## Sécurité dans les tunnels

(v. Bulletin 2/2004, p. 32)

Les textes retenus ont été approuvés, le représentant de la Suisse a cependant formulé une réserve sur leur adoption et le représentant des Pays-Bas a déclaré que la position de son gouvernement n'avait pas encore été définie.

## Programme de travail

### Normalisation de l'analyse de risque

Le Groupe de travail a pris note du rapport des débats de la Réunion commune à sa session de septembre 2004 selon lequel la Commission d'experts du RID souhaitait mener conjointement avec le Groupe de travail, au sein de la Réunion commune, ses travaux sur la normalisation de l'analyse de risque.

Il a été rappelé que le mandat de la Réunion commune pour l'instant est d'harmoniser les prescriptions techniques communes du RID, de l'ADR et de l'ADN. Les travaux de la Commission d'experts du RID sont liés au paragraphe 1.9.3 du RID, qui n'existe pas dans l'ADR, et qui traite des restrictions de transport, sujet davantage politique que technique. Plusieurs délégations considéraient qu'il n'était pas approprié d'inclure l'analyse de risque dans le programme de travail.

Il a été noté également que les travaux engagés par la Commission d'experts du RID semblent dépendre de contributions financières importantes pour le travail de

recherche sur l'analyse de risque, et que les ressources ne sont pas pour l'instant disponibles.

Le Président a dit que si la Commission d'experts du RID souhaite que ces travaux s'effectuent au sein de la Réunion commune, l'OTIF devrait en faire la demande officiellement à la CEE/ONU en expliquant les objectifs, l'intérêt présumé de ces travaux dans le cadre de l'ADR, les modalités de travail, le calendrier de travail, et les résultats escomptés.

En ce qui concerne l'alignement du chapitre 1.9 de l'ADR sur celui du RID, le Président a présenté un texte dans un document informel pour répondre à la suggestion faite par l'OCTI, comme il l'avait annoncé à la dernière session de la Réunion commune.

Le Groupe de travail a estimé cependant que si l'on peut envisager un alignement de présentation, le chapitre 1.9 du RID comporte un certain nombre de différences fondamentales aux paragraphes 1.9.1 et 1.9.2, ainsi qu'un paragraphe 1.9.5 additionnel, qui ne peuvent pas être introduits dans l'ADR sans proposition officielle dûment argumentée. Il a donc été décidé de ne pas donner suite, à la présente session, à cet exercice d'alignement.

### Objectifs stratégiques du Comité des transports intérieurs

Le Groupe de travail a pris note des objectifs stratégiques du Comité, notamment de la demande de déterminer les questions qui pourraient être ajoutées à son programme de travail.

Il a souligné que la priorité de ses travaux a toujours été, et reste, d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. En examinant les questions de sécurité, le Groupe de travail a toujours été amené à discuter subsidiairement les questions de sûreté, le souci de sûreté allant parfois de pair avec celui de sécurité ou parfois à son encontre. Les travaux du Groupe de travail ont également un effet direct sur la facilitation des transports grâce à l'uniformisation des règles relatives aux trois modes de transport intérieur des marchandises dangereuses, dans un cadre géographique qui dépasse déjà la région CEE/ONU et en harmonie avec celles relatives au transport aérien et maritime.

Il a en outre estimé que plusieurs des sujets mentionnés sont déjà d'actualité dans son programme de travail :

- a) Développement des liaisons de transport Europe-Asie : l'ADR facilite le transport international des marchandises dangereuses, et plusieurs pays de l'Asie centrale (Kazakhstan, Azerbaïdjan) ou qui

ont des frontières communes avec des pays asiatiques (Fédération de Russie) sont déjà parties contractantes. De plus les pays asiatiques de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN) ont déjà exprimé leur intérêt pour l'ADR ou ont déjà intégré ses dispositions dans leur législation nationale (par exemple la Thaïlande) ;

- b) Utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents : cette utilisation devrait permettre à l'avenir une amélioration de la sécurité (sécurité des véhicules, détection de fuites) et de la sûreté (suivi des véhicules et conteneurs) ;
- c) Intégration européenne : L'Union européenne ayant décidé d'appliquer les annexes A et B de l'ADR au trafic national, et l'ADR réglementant le transport international avec les pays voisins, les travaux sur l'ADR sont importants pour l'intégration européenne et devront être renforcés pour l'harmonisation des conditions de transport locales ;
- d) Sûreté des transports : des dispositions ont déjà été introduites au chapitre 1.10 de l'ADR et seront mises à jour comme il convient ;
- e) Mondialisation de l'économie : les dispositions de l'ADR sont mises à jour régulièrement sur la base du Règlement type du transport des marchandises dangereuses de l'ONU afin de permettre une harmonisation avec les règles applicables aux différents modes de transport à l'échelle mondiale.

## Commission d'experts du RID

41<sup>ème</sup> session

*Meiningen, 15-18 novembre 2004*

15 Etats membres et 3 organisations internationales non gouvernementales ont participé aux travaux de cette session présidée par M. Rein (Allemagne) et sous la Vice-présidence de M. Visser (UIC). Cette faible participation étatique – 1 représentation supérieure au quorum – est quelque peu décevante en comparaison avec le WP.15 pour la route où la participation se situe entre 25 et 30 Etats membres. Faut-il en déduire que les Gouvernements ne manifestent que peu d'intérêt pour le trafic ferroviaire ? A moins qu'ils considèrent que tout

va pour le mieux... et pourtant les thèmes traités étaient importants, variés et d'actualité.

Etant donné que le rapport complet de cette session figurera sur le site Internet de l'OTIF sous [http://www.otif.org/html/f/rid\\_CExp\\_RID\\_rapport2004.php](http://www.otif.org/html/f/rid_CExp_RID_rapport2004.php), avec tous les documents, vous ne trouverez ci-après que les principales décisions prises.

## Technique des citernes et des véhicules

### Éléments d'absorption d'énergie (anti-crash)

Faute d'expériences pratiques acquises avec la Fiche UIC 573, et bien qu'elle ait confirmé que provisoirement l'on peut procéder d'après l'état actuel de la fiche, la Commission d'experts du RID a considéré qu'il fallait encore attendre avant de s'y référer dans le RID. Cette fiche UIC restera donc à l'ordre du jour. Elle a dans ce contexte souhaité, une fois que l'Agence ferroviaire européenne (AFE) sera fonctionnelle, qu'un représentant compétent de cette agence participe aux sessions.

### Détecteurs de déraillement

En l'absence notamment de systèmes alternatifs, la Commission d'experts a pris la décision de principe suivante :

« La Commission d'experts du RID est convaincue de la nécessité de mesures pour prévenir les déraillements lors du transport de marchandises dangereuses. Elle contactera les autres instances compétentes traitant du thème du déraillement en vue d'élaborer les mesures les plus appropriées. Dans ce contexte, il faut reprendre dans le RID une description d'objectif général dont l'entrée en vigueur est envisagée pour l'année 2009, en fonction de la résolution des problèmes techniques. »

### Mesures de protection pour éviter les dommages par chevauchement des tampons

La Commission d'experts a adopté le principe d'un dispositif anti-chevauchement. Elle a accepté une augmentation de l'épaisseur de paroi à 18 mm pour certains gaz très toxiques et adopté le renvoi à la norme EN 13094 et une mesure supplémentaire (résilience spécifique d'au moins 22 kJ, soit 6 mm d'épaisseur) en ce qui concerne la couverture sandwich. Pour la plaque de protection, deux mesures relatives au dispositif d'arrêt et à la largeur de la plaque ont été adoptées.

La Commission d'experts a par ailleurs décidé, pour le rééquipement éventuel des conteneurs-citernes pour les

matières très dangereuses, comme pour les wagons-citernes, de traiter ce thème dans le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sous un point particulier de l'ordre du jour, afin de ne pas limiter d'emblée la discussion à certaines mesures.

#### **Longerons longitudinaux/centraux / citerne autoportante**

Ce thème sera laissé provisoirement en sommeil jusqu'à ce que l'on dispose de faits nouveaux.

#### **Télématique**

Le Président a relevé que différentes solutions sont déjà offertes sur le marché. Il est cependant problématique que, pour des raisons commerciales, il n'existe aucune solution limitée aux marchandises dangereuses. C'est pourquoi une transmission de données spécifiques aux marchandises dangereuses ne peut être assurée qu'en corrélation avec d'autres applications. Il a proposé de poursuivre ce thème et de définir les exigences dans l'optique du domaine des marchandises dangereuses, afin de trouver une solution en commun avec l'AFE. Le thème demeurera ainsi à l'ordre du jour afin de faire rapport annuellement sur l'état des choses.

#### **Manuel wagons-citernes**

Le représentant de l'UIC a informé que sans appui il n'est pas en mesure de poursuivre ce thème. Il a été prié, pour la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », de présenter une structure grossière du manuel, sur la base de laquelle des mandats de travail concrets pourraient être attribués.

#### **Sécurité dans les tunnels ferroviaires**

La seule mesure retenue qui a une implication pour le RID est l'information du gestionnaire de l'infrastructure par le transporteur, avant le transport, aux fins de pouvoir renseigner ultérieurement les forces d'intervention. Il est résulté de la discussion

- qu'une obligation du transporteur existe déjà dans différents Etats d'informer préalablement le gestionnaire de l'infrastructure ;
- que les forces d'intervention dans différents Etats n'ont pas d'intérêts à être informés préalablement sur toutes les marchandises dangereuses transportées ;

- qu'il faut déterminer, pour des raisons de confidentialité, quelles données doivent être transmises (No ONU, nombre de colis, masse ?).

Une proposition relative aux obligations du transporteur et tenant compte de la teneur dans les STI (Spécifications techniques pour l'interopérabilité) sera soumise à la prochaine session.

#### **Travaux futurs du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »**

Le Président a déclaré que la tâche proprement dite du groupe de travail – examen d'accidents – est pratiquement achevée. Il a cependant proposé de maintenir le groupe de travail afin d'appuyer la Commission d'experts du RID du point de vue technique. Ce groupe de travail permanent pourrait se réunir en fonction des mandats qui lui seront confiés. Il discutera avec le secrétariat comment ce groupe de travail peut être organisé de façon optimale, afin de proposer pour la prochaine Commission d'experts du RID un nouveau mode de fonctionnement. Les thèmes devant encore être traités ou restés en suspens figurent dans le rapport complet.

#### **Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »**

(v. le présent Bulletin, p. 79 et également le compte-rendu de la session du WP.15, p. 79)

Il est ressorti de la discussion que :

- Toutes les délégations qui se sont exprimées se sont prononcées en faveur de la poursuite des travaux, si bien que le groupe de travail pourra ainsi tenir sa prochaine réunion. Au cours de la 1<sup>ère</sup> étape un fil conducteur sera élaboré et contiendra les considérations essentielles pour effectuer des analyses de risques et sera basé sur des analyses de risques déjà appliquées dans différents Etats.
- Les travaux de secrétariat par le GRS seront assurés pour le 1<sup>er</sup> semestre 2005 par un projet de recherche financé par le Ministère fédéral allemand des transports (BMVBW).
- L'UIC a offert son aide pour compléter les statistiques sur les accidents en trafic ferroviaire.
- Les étapes suivantes (scénarios, évaluation) sont plus complexes et ne pourront être entreprises qu'avec un financement complémentaire. Le

groupe de travail est prié d'examiner d'autres possibilités de financement – les représentants de l'UIC et de la France ont annoncé qu'ils pourraient envisager, sous certaines conditions, une participation - et de s'assurer la coopération de l'UE. Il est également prié de présenter le projet d'un fil conducteur à la prochaine session de la Commission d'experts du RID et de faire rapport sur les autres démarches qu'il envisage et avec quels moyens ces travaux pourront être financés.

- Le secrétariat sera chargé de tenir au courant la Réunion commune et le WP.15 sur l'avancement des travaux et sur les autres étapes planifiées.

### Autres propositions

#### Errata pour l'édition 2005

Toute une série de documents portant sur des corrections ou d'alignement ont été adoptés. A la demande du représentant de l'Autriche, une prise de position du service juridique du secrétariat de l'OTIF est reprise dans l'Annexe 2 au rapport complet, prise de position qui répond à la question de savoir à quel moment des errata du RID entrent en vigueur.

#### Interprétation du RID/ADR

(v. dans le présent Bulletin le compte-rendu de la session du WP.15, p. 79)

La Commission d'experts a pris position sur ces questions de transports précédant ou suivant un transport maritime ou aérien ainsi que sur la protection contre le vol (sûreté). Certaines prises de positions du WP.15 n'ont pas été partagées par elle et ont été renvoyées à la Réunion commune RID/ADR.

#### Propositions pour une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007

La Commission d'experts s'est penchée sur les questions suivantes :

- Alignement sur la section 1.10.4 de l'ADR pour éviter une discrimination du chemin de fer
- Formation complémentaire spécifique pour les conducteurs de locomotives
- Délimitation entre restrictions de transport et prescriptions particulières d'exploitation au chapitre 1.9

- Transports de gaz liquéfiés réfrigérés en citernes mobiles
- Reconnaissance réciproque des experts pour les épreuves sur les citernes
- Indication d'une personne compétente dans la documentation pour la classe 6.2.

### Entrée en vigueur de la nouvelle COTIF

La Commission d'experts a été informée sur les difficultés qui pourront surgir lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF en trafic avec les Etats qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et qui n'ont pas encore ratifié la nouvelle COTIF et n'ont pas déclaré vis-à-vis du secrétariat son application de facto.

Elle a également pris connaissance dans ce contexte que la Commission européenne a déjà déclaré qu'au sein de la Commission d'experts techniques pour les Appendices F et G elle exercerait le droit de vote au nom de tous les Etats membres de l'UE, dans la mesure où le thème tombe sous la compétence exclusive de l'Union européenne. Les Etats membres de l'UE auront une majorité à la Commission d'experts techniques en raison du vote uniforme envisagé. La nouvelle agence ferroviaire développera des prescriptions techniques pour l'agrément qui, après le vote au sein de la Commission européenne, seront soumises à la Commission d'experts techniques.

La Commission d'experts du RID a autorisé le secrétariat à donner connaissance des adaptations nécessaires du RID, en corrélation avec la nouvelle COTIF, sous forme d'un Erratum. Les Etats membres ont été priés de communiquer au secrétariat d'autres adaptations le cas échéant nécessaires.

Les modifications du chapitre 7.7 (colis à main et bagages) seront expressément exclues de cette autorisation du secrétariat. L'UIC a été priée de préparer un premier papier d'impulsion pour le développement de prescriptions y relatives. Dans cette attente, et après l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, le texte actuel sera remplacé par la mention « (réservé) ».

### Adaptation de l'Annexe 2 de la SMGS au RID 2001

Le représentant de la Pologne a déclaré que les travaux de l'OSJD sur l'Annexe 2 à la SMGS en vue de l'alignement sur la structure du RID sont terminés. Si aucune opposition n'est formulée d'ici fin février, la nouvelle Annexe 2 pourrait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2005, avec une mesure transitoire d'une année.

## Technique

### Décision des Etats membres de l'OTIF de réviser le concept du système d'admission technique selon la COTIF 1999

Un groupe de travail chargé de préparer la mise en œuvre des nouveaux Appendices F et G à la COTIF 1999 concernant le système d'admission technique de la COTIF s'est réuni les 7 et 8 octobre 2004 à Berne. L'ensemble des Etats membres de l'OTIF, la Commission européenne et d'autres organisations intéressées étaient invités à cette réunion.

Les représentants des 15 Etats membres qui ont participé à la réunion, la Commission européenne, l'UIC et l'UIP ont adopté à l'unanimité une proposition du Secrétariat visant à introduire un concept révisé du système d'admission technique de la COTIF. Depuis l'adoption de ce système en 1999 à Vilnius, l'environnement a profondément changé, rendant une telle révision indispensable. Un sous-groupe a été créé dans le but de préparer les modifications nécessaires à apporter aux Appendices F et G à la COTIF pour transposer ce concept révisé en droit. Les représentants des Etats membres de l'OTIF, en l'occurrence de l'Allemagne, de la France, de la Grèce, de la Lituanie, de la Suisse, de la Slovaquie et du Royaume-Uni ainsi que la Commission européenne, l'UIC et l'UIP se sont déclarés disposés à participer aux travaux de ce sous-groupe.

Le sous-groupe s'est réuni les 14 et 15 décembre 2004 à Bonn sur invitation de l'Allemagne. Lors de cette réunion, les modifications détaillées proposées par le Secrétariat ont été adoptées quant au principe et des textes juridiques sont maintenant en cours d'élaboration de façon à pouvoir être adoptés lors de la prochaine réunion du sous-groupe les 19 et 20 avril 2005. Des discussions seront ensuite menées séparément avec la Commission européenne, les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE et l'OSJD, les Etats membres de l'OTIF représentés lors de la session d'octobre du groupe de travail ayant souligné

l'importance d'une participation de l'OSJD. Le résultat sera finalement soumis au groupe de travail, si possible avant la période des congés d'été.

L'on s'attend à ce que les modifications juridiques proposées aux Appendices F et G seront telles qu'elles pourraient être formellement adoptées par la Commission de révision de l'OTIF, si possible lors d'une session en automne 2005. D'autres décisions de principe approuvées par le groupe de travail pourront être formellement adoptées par la Commission d'experts techniques qui commencera ses travaux après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999.

Le concept révisé est adapté à la situation actuelle où l'UE a mis en œuvre sa législation en matière d'interopérabilité et de sécurité par le biais de directives et de STI (spécifications techniques). La révision garantira que les Etats membres de l'OTIF, qui sont également membres de l'UE, disposeront d'un système entièrement compatible avec les réglementations de l'UE.

Il est toutefois possible que d'autres Etats membres de l'OTIF optent pour un niveau de spécifications moins ambitieux que les STI. Cela sera rendu possible en créant différentes variantes du système d'admission de la COTIF. Les admissions de véhicules à un niveau plus élevé seront automatiquement valables à des niveaux moins élevés, la réciproque ne s'appliquant pas automatiquement. Il y aura à l'intérieur de chaque niveau une reconnaissance mutuelle des admissions.

Le niveau de l'UE constituera le niveau de base de la COTIF, qui sera contraignant pour les Etats membres de l'OTIF qui sont également membres de l'UE ; les autres Etats membres de l'OTIF se verront attribuer le niveau de base, à moins qu'ils n'aient formulé une réserve et opté pour un niveau inférieur. Le niveau de base de la COTIF utilisera en tant que spécifications les STI de l'UE adoptées.  
(Traduction)

## Autres activités

### Cours de formation

*Le Caire, 22-26 novembre 2004*

Afin de promouvoir l'application du droit uniforme dans les Etats de langue arabe, l'OTIF entretient des contacts

réguliers avec l'Union arabe des chemins de fer (UACF) (v. Bulletins 4/2003, p. 78 et 3/2004, p. 53). Par ailleurs sont organisés des cours de formation communs. Le dernier cours destiné à cette région linguistique s'est tenu il y a cinq ans en Tunisie (v. Bulletin 6/1999, p. 506). Grâce à une contribution accordée par la Suisse pour couvrir les frais de séjour des participants, un cours de formation concernant le système du droit ferroviaire international COTIF et les domaines connexes a pu être organisé cette année du 22 au 26 novembre au Caire.

33 participants issus de huit Etats (Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte, Soudan, Jordanie, Syrie et Irak) ont pris part à ce cours.

L'objectif principal du cours consistait d'une part à présenter la nouvelle COTIF dans la version du Protocole de modification 1999 (COTIF 1999) avec ses Appendices encore avant son entrée en vigueur aux spécialistes ferroviaires des Etats membres arabes de l'OTIF et d'autre part à présenter aux spécialistes ferroviaires d'autres Etats de la région qui ne sont pas Etats membres de l'OTIF, la COTIF et les avantages d'un droit uniforme moderne et flexible.

Le Secrétariat a donné, avec son propre personnel, dix conférences qui avaient trait au sujet principal – la COTIF 1999. Il a, par ailleurs, été possible de gagner des collaborateurs de la Commission européenne, du Comité international des transports ferroviaires (CIT), de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), de l'Union internationale des wagons privés (UIP), de la European Intermodal Association (EIA), de l'Union internationale des industries ferroviaires européennes (UNIFE) et de deux entreprises ferroviaires, à savoir la SNCF International et la RENFE en tant que conférenciers.

Les explications du représentant de la Commission européenne concernant le sujet „Réforme ferroviaire en Europe : le nouveau règlement-cadre“ ont facilité la compréhension des développements dans le domaine ferroviaire qui sont aussi à la base de la nouvelle COTIF. La contribution du CIT portait sur la mise en œuvre de la nouvelle COTIF au niveau pratique ; il en est ressorti que l'accent des travaux du CIT porte sur la standardisation des différentes relations contractuelles. Le thème de la qualité du trafic ferroviaire a été mentionné à plusieurs reprises.

Une conférence très intéressante d'un représentant de l'Etat hôte a permis à tous les participants d'avoir un aperçu de l'histoire et de l'état actuel de l'infrastructure ferroviaire en Egypte, du matériel roulant, les résultats impressionnants des travaux de rénovation en cours et

les investissements futurs. Le Secrétaire général de l'Union arabe des chemins de fer a présenté dans sa conférence les buts et les activités de l'Union.

D'autres conférences instructives étaient consacrées aux problèmes pratiques dans le cadre de l'utilisation de wagons de particuliers, au trafic intermodal en général, à la signification du transport intermodal pour la région de la Méditerranée et du Moyen-Orient ainsi qu'aux activités de l'UIC au Moyen-Orient. Grâce à une excellente conférence, les thèmes issus du domaine technique et économique (« Défis du trafic international pour l'exploitation des chemins de fer », « La maintenance du matériel à la SNCF » et « Tendances globales dans l'industrie ferroviaire ») faisaient partie des plus attrayants du programme.

Les participants avaient à disposition une documentation complète en langue arabe qui comprenait toutes les conférences et du matériel de base supplémentaire. Cela est un mérite de l'UACF qui a également effectué une grande partie des travaux liés à la préparation organisationnelle.

Les vives discussions tout au long du cours ont confirmé qu'il correspondait aux besoins des participants. Les organisateurs de l'UACF et des chemins de fer nationaux égyptiens méritent des remerciements pour avoir permis de réaliser ce cours dans une atmosphère agréable. Des contacts utiles, qui pourront maintenant être développés, ont pu être noués en marge du cours.

Il est indéniable qu'il n'existe actuellement que très peu de trafics internationaux en Afrique du Nord et au Proche-Orient auxquels la COTIF s'applique déjà ou pourrait s'appliquer dans un proche avenir. Les relations internationales (liaison des réseaux ferroviaires) devraient d'abord être créées et les obstacles existants supprimés (frontières fermées). Nonobstant cela, l'intérêt des experts à la COTIF existe. Il est possible d'espérer que les points frontières pour le trafic international ferroviaire entre l'Algérie et ses Etats voisins soient de nouveau ouverts et que les brèches entre les réseaux ferroviaires en Afrique du Nord soient petit à petit comblées. L'UACF œuvre en ce sens.

La participation de l'Irak au cours permet d'espérer que des préparatifs soient pris en vue d'une reprise du trafic international. Les connaissances spécifiques transmises par ce cours en font partie.

(Traduction)

## OTIF – UNIDROIT

### Séminaire

*Mexico, 11/12 octobre 2004*

Le séminaire qui portait le titre « The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment, its Aircraft Protocol and the future Rail Protocol: an opportunity for Governments and Industry » a été organisé conjointement par l'UNIDROIT, le Gouvernement du Mexique, l'OEA, le Centro Mexicano de Derecho Uniforme et l'OTIF. Il s'est tenu avec une forte participation à l'ancien Collegio de la Santa Cruz, siège du Centro Mexicano de Derecho Uniforme. Le Gouvernement du Mexique était représenté lors de la séance d'ouverture par le Ministre mexicain des Affaires étrangères, Monsieur Luis Ernesto Derbez Bautista. La Présidence était assumée à tour de rôle par Madame Dra Maria del Refugio Gonzalez Dominguez, Titular de la Unidad de Coordinacion juridica y informacion documental, en tant que représentante du Ministère des Affaires étrangères, Monsieur Herbert Kronke (UNIDROIT), Monsieur Jorge Sanchez Cordero, Directeur du Centro Mexicano de Derecho Uniforme, et Monsieur Gerfried Mutz (OTIF).

Après la séance d'ouverture, le Secrétaire général de l'UNIDROIT, Monsieur Kronke, a fourni dans la partie introductrice du séminaire, un aperçu des buts et des principes de la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Jeffrey Wool, Secrétaire du Aviation Working Group, a présenté les buts et les traits principaux du Protocole aéronautique à la Convention et a informé sur l'état actuel largement avancé des travaux relatifs à la mise en place du Registre international, dont le siège se trouve en Irlande. Entre temps, les Etats-Unis d'Amérique ont également déjà ratifié le Protocole aéronautique.

D'autres présentations ont porté sur les principes du „asset based financing“ du point de vue des créanciers et des débiteurs, l'importance de la Convention pour l'Amérique latine et le modèle de loi interaméricain concernant les transactions sécurisées („secured transactions“).

Une partie importante du séminaire était consacrée au futur Protocole ferroviaire. Le Président du Rail Working Group, Monsieur Howard Rosen, a tout d'abord fourni un aperçu de la conception et des problèmes particuliers liés à ce Protocole, comme p. ex.

le problème du service public et de la faillite, l'existence de systèmes régionaux et leur intégration dans le Registre international, l'identification du matériel roulant ferroviaire etc., et également abordé plus en détail les solutions proposées par les sessions conjointes d'experts gouvernementaux. L'intérêt pratique au futur Protocole ferroviaire a été ensuite éclairé tant par un représentant des fabricants que par un représentant des créanciers.

La dernière partie du séminaire était consacrée à des thèmes particuliers du futur Protocole ferroviaire. Le représentant de l'OTIF a traité différentes questions du système d'enregistrement, notamment la relation entre l'Autorité de surveillance et le Conservateur du registre ainsi que le rôle particulier que l'OTIF doit jouer dans ce contexte. Le Co-Président de la Registry Task Force, Monsieur Peter Bloch (USA) s'est penché en particulier sur l'intégration de registres existants. Le séminaire s'est terminé par une table ronde.

Le colloque s'est tenu en langues anglaise et espagnole. Grâce à l'excellente organisation, pour laquelle les sincères remerciements sont adressés dans ce Bulletin au Centro Mexicano de Derecho Uniforme et au Secrétariat de l'UNIDROIT, et à l'intérêt des nombreux participants, ce colloque était couronné de succès. Ce séminaire a également contribué à ce que la pression politique en vue d'une organisation rapide de la Conférence diplomatique prévue soit assurée.  
(Traduction)

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

58<sup>ème</sup> session

*Genève, 27 octobre 2004*

Les sessions des deux Groupes « chemins de fer » de la CEE/ONU et de la CEMT se sont tenues pour la première fois conjointement et sous la même Présidence, la session de la CEMT étant divisée en une session

ordinaire et un atelier de travail sur le thème „Infrastructure Charges“.

Cette session conjointe avait été décidée il y a un an et préparée par les Secrétariat à Genève et Paris ; elle a été saluée par l'Office central (v. Bulletin 1/2004, p. 11).

Des représentants des Etats du Caucase et d'Asie centrale ont participé pour la première fois à cette session, principalement dans l'optique du travail du Groupe de travail de la CEE/ONU, alors que les Etats européens n'étaient pas tous représentés. Il ne peut toutefois pas en être déduit que la volonté d'une participation faiblissait généralement

La réunion du Groupe de travail de la CEE/ONU, qui s'est tenue au début de cette session conjointe, a traité un large éventail de thèmes avec apparemment une orientation renforcée sur l'ensemble de l'espace Europe/Asie. L'accent portait sur des informations faisant l'objet d'un suivi régulier. Des sondages effectués auprès des Etats membres, qui sont dépouillés par le Secrétariat, respectivement la Division des transports de la CEE/ONU, servent de base à ces travaux, ce qui a donné lieu à quelques documents substantiels et intéressants. Il va de soi que le statut concernant des accords et projets initiés et gérés par Genève (AGC/AGTC; TER (direction du projet à Budapest)) a également figuré au programme. En tant que nouvelle action dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, il a été débattu d'une conférence internationale en 2006, qui aura principalement pour sujet des mesures dans l'espace de l'OSJD et aux interfaces avec l'UE.

(Traduction)

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

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

*Genève, 28/29 octobre 2004*

La session ordinaire du Groupe de travail de la CEMT s'est tenue à Genève à la suite de la session du Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE/ONU (v. p. 87). Elle n'était que de courte durée et a clairement fait apparaître la nouvelle orientation de ce Groupe de travail de la CEMT. Celui-ci se concentrera sur des thèmes principaux qui sont traités en premier lieu en dehors des sessions ordinaires du Groupe, à l'aide de moyens particuliers, et transmis au Groupe en

vue de la préparation de la Conférence des Ministres des transports de la CEMT. Un input doit ainsi être fourni de la part des intérêts du chemin de fer en concurrence avec les intérêts d'autres modes de transport. Une étude de l'OCDE et de la CEMT sur la réforme ferroviaire en Russie, qui a pu être achevée, ainsi qu'une analyse approfondie de la situation concernant le thème „Infrastructure Charges“ sont d'actualité.

Un atelier de travail s'est tenu sur ce dernier sujet, atelier auquel a été consacré la plus grande partie du temps. Après un premier pas ayant apporté un certain nombre de contributions sur la situation dans différents Etats et des experts externes mandatés ayant déjà procédé à un premier traitement, les efforts porteront principalement sur un questionnaire très détaillé, pour parvenir finalement à une analyse approfondie et aussi complète que possible de la situation, pouvant servir de base à des propositions destinées à la Conférence des Ministres. En guise de résultat intermédiaire, il peut être retenu, en tant que résultat intermédiaire, qu'il existe un grand nombre d'opinions et de solutions et il ne sera pas simple de soumettre des propositions d'harmonisation appropriées à la Conférence des Ministres. Or, selon la conviction générale, c'est en cela que doit résider le but.

Du point de vue de l'OTIF le commentaire suivant s'impose :

La nouvelle méthode de travail des deux Groupes de travail (v. p. 87) et les voies empruntées sont considérées, du point de vue de l'OTIF, comme positives. Elles devraient permettre de disposer d'une bonne base pour suivre le développement et les besoins des chemins de fer au niveau étatique dans le contexte international. Il va de soi que cela devrait se faire dans le contexte des rôles de l'UE et de la CEMT ainsi que de l'OSJD. La tâche principale du Groupe de travail de la CEE/ONU devrait donc consister à servir de plate-forme d'information et de support à des suivis réguliers des différentes questions importantes, alors que le Groupe de travail de la CEMT devrait se concentrer sur des analyses approfondies précédant des propositions d'actions à l'attention de la Conférence des Ministres. (Traduction)

## Etudes

### Réforme de la réforme du droit de transport ferroviaire en Europe ? \*

Professeur Dr Rainer Freise

#### A. Introduction

La libéralisation du secteur ferroviaire européen se fait en étapes. Le 3 mars 2004, la Commission européenne a présenté le « troisième paquet ferroviaire »<sup>1</sup>. Comme ses précurseurs, le « paquet infrastructure ferroviaire » de 2001 et le « deuxième paquet ferroviaire » de 2002/2004<sup>2</sup>, le nouveau paquet contient également des propositions de directives en ce qui concerne le *droit public* du chemin de fer en Europe : il s'agit d'une part de la libéralisation du transport ferroviaire des voyageurs<sup>3</sup> (les paquets de réforme s'étant jusqu'à présent limités à la libéralisation par étapes du trafic ferroviaire des marchandises) et d'autre part de la fixation, à l'échelle européenne, de dispositions uniformes pour la certification des conducteurs de train (permis européen de conducteur de train)<sup>4</sup>.

Le troisième paquet ferroviaire contient un élément nouveau, en ce sens qu'il comporte également des propositions concernant le contenu détaillé du *droit de transport* ferroviaire, à savoir une proposition de règlement « sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux »<sup>5</sup> et une proposition de règlement « concernant les compensations en cas de

non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire »<sup>6</sup>. Jus- qu'alors, le droit communautaire s'était contenté de créer une législation ferroviaire et à déterminer ainsi le cadre de droit public pour l'activité commerciale des chemins de fer dans un marché ferroviaire de plus en plus libéralisé. Selon l'interprétation générale, il s'agit de droit administratif en matière économique et donc de droit public. La relation contractuelle de droit privé entre l'entreprise ferroviaire et ses clients (les voyageurs et les expéditeurs de marchandises) n'est pas concernée.

La stipulation d'une obligation d'assurance en tant qu'une des quatre conditions pour l'attribution d'une licence d'exploitation à des entreprises ferroviaires dans les Etats membres de la Communauté prévue par la directive 95/18/CE du 19 juin 1995<sup>7</sup> est également de nature de droit public : elle concerne la relation entre le demandeur, respectivement l'entreprise ferroviaire, d'une part, et l'Etat – représenté par l'autorité qui attribue la licence –, d'autre part; elle ne concerne pas les contrats de droit privé entre l'entreprise ferroviaire et ses clients. Le fait que l'art. 9 de la directive 95/18/CE cite comme objet de l'assurance obligatoire la « couverture, en application des législations nationales et internationales, de la responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers », n'y change rien. La preuve d'une couverture suffisante ne doit être apportée ni à des « tiers » ni aux partenaires contractuels de l'entreprise ferroviaire, mais à l'autorité compétente<sup>8</sup>. Il n'existe pas non plus de droit direct des personnes lésées à l'encontre de l'assureur.

Avec les propositions de règlement concernant les droits des voyageurs et les compensations en cas de non-respect des exigences contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire, il est donc prévu maintenant dans le troisième paquet ferroviaire de promulguer, pour la première fois, des exigences de droit communautaire en ce qui concerne le contenu des contrats entre les

\* Cette étude a également été publiée dans „*Transportrecht*“ (Droit des transports), 10/2004, p. 377 ss.

1 Présentation récapitulative du paquet dans la Communication de la Commission du 3.3.2004, COM(2004) 140 final.

2 En ce qui concerne les deux paquets, voir *Freise*, *Transportrecht* (TranspR) 2003, 265 (273 ss.). L'un des Règlements et les trois Directives du deuxième paquet ferroviaire portent la date du 29 avril 2004 et sont publiés dans le JO de la CE, L 164 du 30.4.2004, p. 1 à 172.

3 Proposition de Directive portant modification de la Directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires – COM(2004) 139 final – dans le but d'ouvrir les réseaux ferroviaires nationaux au transport ferroviaire de voyageurs en trafic transfrontalier (y compris le cabotage dans des trains transfrontaliers).

4 Proposition de Directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, COM(2004) 142 final.

5 COM(2004) 143 final.

6 COM(2004) 144 final.

7 Directive « relative à la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires », JO CE L 143 du 27.6.1995, p. 70, modifiée par la Directive 2001/13/CE du 26.2.2001, JO CE L 75 du 15.3.2001, p. 26.

8 Cf. en Allemagne, § 2 *Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftPfV* - (Règlement sur l'assurance responsabilité civile du chemin de fer) du 21.12.1995, dernièrement modifié par la Loi du 21.6.2002 (JO I 2191). Ce règlement national sert entre autres à la transposition de la Directive 95/18. En ce qui concerne les questions de l'obligation d'assurance vis-à-vis des voyageurs, v. également ci-dessous D II 1 f et E II 1 f.

entreprises ferroviaires et leurs clients et donc des dispositions de droit économique privé.

Les propositions de règlement de la Commission empiètent sur le droit de transport ferroviaire international existant sous forme de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980<sup>9</sup> avec ses Appendices CIV (Règles uniformes concernant le contrat de transport des voyageurs et des bagages) et CIM (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises). La COTIF a été révisée en 1999 par le Protocole de Vilnius<sup>10</sup> et élargie, entre autres, par un Appendice CUI (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire). L'entrée en vigueur de la COTIF révisée est attendue pour l'année 2005.

La Communauté européenne prépare son adhésion à la COTIF<sup>11</sup> avec pour conséquence que non seulement les différents Etats membres de l'UE seront alors Etats parties à la COTIF et selon son article premier, membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), mais que la Communauté européenne en tant qu' « organisation régionale d'intégration économique » (art. 38 COTIF) obtiendra également ce statut. L'adhésion ne pourra se faire qu'après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999.

Avec ses propositions en matière de droit de transport international ferroviaire, la Commission européenne se base toutefois moins sur la COTIF en vigueur – dont les dispositions sont considérées insuffisantes pour la protection des voyageurs<sup>12</sup> – mais sciemment<sup>13</sup> sur un développement qui a déjà commencé il y a plusieurs années dans le domaine du transport aérien<sup>14</sup>, toutefois

jusqu'à présent limité au transport de passagers aériens et étendu seulement récemment au transport des bagages<sup>15</sup>.

Les propositions de règlement de la Commission mènent-elles à une réforme de la réforme de la COTIF ou sont-elles même le commencement de la fin du droit de transport international ferroviaire qui a une importance au-delà de l'UE et de l'Europe ? Cette étude veut examiner cette question à partir de l'exemple des règles de responsabilité selon les conceptions de la Commission, d'une part, et de la COTIF/CIV, d'autre part.

## B. Structure de la présentation

La présentation ci-dessous se limite à la proposition de règlement de la Commission sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (par la suite : proposition de règlement ou proposition de la Commission), étant donné que le domaine du trafic voyageurs permet le mieux de faire apparaître des parallèles ou des différences dans le développement du droit ferroviaire et aérien dans l'UE. Dans le cas de parcours d'une distance moyenne, les deux modes de transport se concurrencent, de manière à ce que le contenu de leur droit de transport respectif peut également avoir des conséquences sur leur relation concurrentielle.

Tout d'abord, le contenu principal de la proposition de règlement est brièvement présenté et soumis à une première évaluation (C), puis suit une comparaison des conceptions de la proposition de règlement en matière de responsabilité avec le droit de transport aérien déjà existant en Europe (D). Ensuite, les dispositions en matière de responsabilité de la proposition de règlement sont opposées au droit de transport international ferroviaire des voyageurs sous forme des « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) » dans la version de 1999 (E). Une

---

9 JO 1985 II 130; JO 1992 II 1182.  
 10 Protocole du 3.6.1999, JO 2002 II 2140, 2142 – pas encore en vigueur -.  
 11 Cf. COM(2003) 696 final du 17.11.2003.  
 12 Communication COM(2004) 140 final, p. 8.  
 13 Cf. Communication COM(2004) 140 final, p. 9; proposition de règlement COM(2004) du 7.5.2002 „Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006 », COM (2002) 208 final, p. 18 ; papier de consultation de la Direction générale Energie et Transport du 4.10.2002, p. 5.  
 14 Cf. Règlement (CEE) 295/91 du 4 février 1991 relatif à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers, JO CE L 36 du 8.2.1991, p. 5 ; par ailleurs, Règlement 2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident (de passagers), JO CE L 285 du 17.10.1997, p. 1 (= version originale).

---

15 Cf. Règlement (CEE) 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le Règlement (CEE) 2027/97 – avec extension du titre à la « responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages » ; par ailleurs, en ce qui concerne le transport de passagers, le Règlement (CEE) 261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le Règlement (CEE) 295/91, JO CE L 46 du 17.2.2004, p. 1 ; le Règlement 261/2004 entre en vigueur, selon son art. 19, le 17 février 2005.

évaluation critique de la proposition de règlement (F) est finalement suivie de quelques propositions pour des dispositions de droit communautaire visant à remplir ou à compléter la CIV 1999 (G).

### C. Principal contenu de la proposition de la Commission sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux

La proposition de règlement COM(2004) 143 du 3 mars 2004 a principalement pour but d'augmenter la protection du consommateur dans le domaine du trafic international des voyageurs conformément à la stratégie en matière de politique des transports 2002-2006 de la Communauté et à améliorer la qualité et l'efficacité des transports ferroviaires internationaux de voyageurs et à aider à accroître la part de trafic du rail par rapport aux autres modes de transport<sup>16</sup>.

#### I. Aperçu des domaines de réglementation

La proposition de la Commission traite les sujets suivants :

- objet et champ d'application du règlement : le règlement établit les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux et s'applique aux voyages internationaux effectués à l'intérieur de la Communauté et à destination ou en provenance d'Etats avec lesquels la Communauté a conclu un accord sur les transports ferroviaires (p. ex. avec la Suisse); l'application de ce règlement est limitée aux entreprises ferroviaires auxquelles a été attribué une licence conformément à la Directive 95/18/CE (art. 1, al. 1 et 2<sup>17</sup>) ;
- validité également pour les systèmes informatisés d'information et de réservation pour les transports ferroviaires lorsqu'ils sont proposés ou utilisés à l'intérieur de la Communauté (art. 1, al. 3) ;
- obligation d'informer pour les entreprises ferroviaires et les voyageurs vis-à-vis du voyageur et du public ainsi qu'obligation pour les « vendeurs de système » d'accorder aux entreprises ferroviaires l'accès aux systèmes d'informations de voyages (art. 3, 5, 37) ;

16 Cf. considérants 1 et 2 de la proposition de Règlement COM (2004) 143 final.

17 Les articles sans ajout sont ceux de la proposition de Règlement COM (2004) 143 final.

- contrat de transport et disponibilité des billets, billets directs et réservations ; obligation des entreprises ferroviaires de coopérer lorsque des billets directs sont offerts (art. 4, 6) ;
- responsabilité de l'entreprise ferroviaire en cas de mort et de blessures de voyageurs, pour les bagages et en cas de retard ; obligation d'assurance pour couvrir les droits à indemnisation (art. 7 à 10) ;
- indemnisation et versement d'avances, en cas de retard et d'annulation de services, outre l'indemnisation des dommages indirects, également remboursement du billet ou réacheminement et assistance aux voyageurs (art. 11 à 17) ;
- responsabilité en cas de transport par bac ferroviaire et transport de remplacement (art. 18) ;
- responsabilité d'entreprises ferroviaires successives et d'entreprises ferroviaires de remplacement (art. 19 et 20) ;
- responsabilité de l'entreprise ferroviaire de ses agents et des autres personnes au service desquelles elle recourt, y compris le personnel des gestionnaires d'infrastructure (art. 21) ;
- base des réclamations et cumul des réclamations (art. 22) ;
- délai de prescription des actions (art. 23) ;
- droit de recours ; droit à indemnisation vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure (art. 24) ;
- irrecevabilité des dérogations et stipulation des limites ; acceptabilité de conditions contractuelles favorables au voyageur (art. 25) ;
- exonération de la responsabilité (art. 26) ;
- obligation de transport et d'assistance des entreprises ferroviaires, des voyageurs et gestionnaires de gares vis-à-vis des personnes à mobilité réduite (art. 27 à 31) ;
- qualité et sécurité du service, y compris les normes de qualité du service ; détermination des destinataires des réclamations (art. 32 à 35) ;

- obligations des voyageurs (art. 36) ;
- mise en œuvre du règlement par les organismes de contrôle nationaux (art. 38 et 39) ;
- obligation des Etats membres de déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement : « Les sanctions doivent être proportionnées et dissuasives » (art. 40).

## II. Première évaluation de la proposition de la Commission

### 1. Titre, structure et contenu

Contrairement à ce que suggère son titre<sup>18</sup>, la proposition de règlement ne règle pas uniquement les droits et les obligations des voyageurs en trafic international ferroviaire, mais aussi l'accès des entreprises ferroviaires aux systèmes d'information des voyageurs ainsi que la relation des entreprises ferroviaires entre elles (notamment les obligations de coopération dans le cadre des informations de voyage, de l'offre de billets directs, de l'assurance d'un niveau de sécurité élevé et du traitement de plaintes) ; des obligations sont également mentionnées pour les voyagistes et les gestionnaires de gares.

La proposition de la Commission contient ainsi non seulement des dispositions concernant la relation contractuelle entre l'entreprise ferroviaire et le client, mais aussi du droit public, visant p. ex. à assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire. La Commission se contente toutefois de quelques indications et exigences très générales qui n'ont, au fond, que la qualité d'approches programmatiques : « Les entreprises ferroviaires prennent les mesures appropriées pour assurer un niveau élevé de sécurité dans les gares et à bord des trains. Elles préviennent les risques menaçant la sécurité des voyageurs et apportent des solutions efficaces lorsque de tels risques se présentent dans la sphère de leur responsabilité » (art. 32, al. 1) ; les entreprises ferroviaires coopèrent « pour atteindre et maintenir un niveau élevé de sécurité et pour échanger des informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne la prévention des actes susceptibles de détériorer le niveau de la sécurité » (art. 32, al. 2) ; « Les entreprises ferroviaires définissent des normes de qualité de service pour les services internationaux et mettent en œuvre un système de gestion de la qualité pour

maintenir la qualité du service. Les normes de qualité du service couvrent au moins les points énumérés à l'annexe IV » (art. 33, al. 1). L'annexe IV mentionne uniquement des mots de repère, tels que « informations et billets », « ponctualité des services internationaux », « principes généraux en cas de perturbations des services », « annulations de services internationaux », « propreté du matériel roulant et des installations de gare ... ».

Il est difficilement concevable comment les Etats membres doivent répondre de manière conforme à leur Constitution à l'obligation de déterminer des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement et d'assurer leur mise en œuvre (art. 40). De telles sanctions ne peuvent en effet pas avoir trait à des litiges entre l'entreprise ferroviaire et le voyageur en ce qui concerne un droit à indemnisation, compensation, remboursement ou assistance<sup>19</sup> – cela est de la compétence des tribunaux civils -, mais doivent viser une transposition des exigences en matière de qualité et de sécurité ; celles-ci sont toutefois rédigées de manière tellement générale qu'une exécution de la sanction serait difficilement conciliable avec le principe « nulla poena sine lege ».

Il est par ailleurs surprenant que la Commission introduise dans une proposition de règlement concernant les droits et les obligations des voyageurs des exigences de sécurité vis-à-vis des entreprises ferroviaires. La directive concernant la sécurité des chemins de fer<sup>20</sup> qui vient d'entrer en vigueur, vise à « réorganiser et à réunir les textes législatifs communautaires pertinents en matière de sécurité ferroviaire »<sup>21</sup>. Pour cette raison, des exigences en matière de sécurité figurant dans des directives antérieures sont supprimées. Pour les remplacer, de nouvelles prescriptions sur la sécurité sont, par contre, envisagées aujourd'hui à un endroit où on l'attend le moins.

La proposition de règlement suscite également des réserves à d'autres égards<sup>22</sup>. Les dispositions détaillées concernant l'obligation d'informer, la disponibilité de billets (directs) et de réservations, l'assistance aux

18 Cf. également *Pohar, ReiseRecht aktuell* (Droit des voyages d'aujourd'hui) 2004, 194, II 2.

19 Cf. également *Pohar, ReiseRecht aktuell* (RRA) (Droit des voyages d'aujourd'hui) 2004, 194 (198 précédent IV).

20 Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant les Directives 95/18 et 2001/14, JO CE L 164 du 30.4.2004, p. 44.

21 Considérant 54 de la Directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

22 Cf. également *Pohar, RRA* 2004, 194 (198).

voyageurs et les procédures de plaintes créent des obligations de coopération lourdes à assumer pour les entreprises ferroviaires et restreignent celles-ci d'une manière qui n'est pas conciliable avec le but des paquets de réforme de l'UE, qui consiste à axer également les transports ferroviaires en Europe sur davantage de critères d'entreprise afin qu'ils puissent répondre aux exigences du marché et qu'il soient concurrentiels.

Il n'est pas prévu de traiter en détail des aspects de droit public de la proposition de règlement dans cette étude, ni la question de savoir s'il existe une compétence de droit communautaire de régler tous les sujets pris en compte dans cette proposition de règlement. Cela est supposé dans cette étude. Il n'est pas non plus prévu de se pencher sur la question de savoir si le non-respect de la Convention internationale COTIF/CIV, mise en vigueur également par les Etats membres de l'UE, constitue une violation du droit international public. Cette étude se concentre à comparer le contenu des dispositions de responsabilité de droit de transport de la proposition de règlement avec les dispositions pertinentes du droit de transport international ferroviaire en Europe et du droit aérien applicable en Europe.

L'extension réalisée plutôt en passant de l'applicabilité de la proposition de règlement aux voyageurs et gestionnaires de gare n'est également pas thématifiée dans cette étude. Par ailleurs, pour les objets de cette étude (comparaison de dispositions matérielles de responsabilité et de garantie), « entreprises avec licence conformément à la directive 95/18/CE » (ainsi art. 1.2) et « transporteur » au sens de la CIV (cf. art. 3 CIV 1999) sont considérés comme étant identiques ; il n'est toutefois pas méconnu qu'il existe des différences entre les deux et que ce sujet mérite d'être traité – comme en droit aérien en ce qui concerne la distinction entre « transporteur communautaire » (Règlement 2027/97, Règlement 261/2004) et « transporteur aérien » (Convention de Montréal).

## 2. Relation avec la CIV

La proposition de règlement ne comporte dans aucun article un renvoi quelconque aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), malgré le fait que la CIV 1980 est en vigueur pour tous les Etats membres de l'UE – à l'exception de l'Estonie – et qu'elle est sur le point d'entrer en vigueur (probablement en 2005) en tant que CIV 1999 révisée. Si la proposition de règlement de la Commission acquiert force de loi, le règlement coexistera avec la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires avec son

Appendice CIV. Les conséquences sont expliquées plus loin dans cette étude<sup>23</sup>.

Uniquement au considérant 12, la proposition de règlement se réfère outre à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages<sup>24</sup> également à la CIV pour soutenir son point de vue, selon lequel la responsabilité de l'entreprise ferroviaire est prioritaire „lorsque le transport de voyageurs est effectué en tant que partie du voyage ferroviaire ou en raison de modifications temporaires avec d'autres moyens de transport, notamment avec des navires ou des bateaux de navigation intérieure“. Ce point de vue est repris à l'article 18 de la proposition de règlement. L'article 1, al. 3 de la CIV 1999, cité par la Commission au considérant 12 prévoit toutefois l'application du droit de transport international ferroviaire uniquement dans la mesure où le transport par mer ou par voie de navigation intérieure est effectué sur des *lignes CIV inscrites* ; l'art. 31 § 2 CIV 1999 précise que les conditions de responsabilité de la CIV sont applicables lorsque le voyageur est victime de l'accident sur le ferry *en relation avec l'exploitation ferroviaire*. Ici se dessine une des nombreuses questions d'application en ce qui concerne le règlement de la CE et la COTIF/CIV lorsque ces deux coexistent.

La Commission ne semble pas être consciente de ces problèmes. Cela se comprend lorsqu'on apprend ce qu'elle pense du droit de transport international ferroviaire COTIF/CIV. Dans sa communication relative au troisième paquet ferroviaire, elle précise<sup>25</sup> : « Cette Convention règle pour l'essentiel les relations entre les entreprises ferroviaires (et non pas entre le voyageur et l'entreprise ferroviaire) ... et finalement la CIV actuelle en tant que Convention internationale, ne crée pas pour le voyageur un droit directement applicable ».

Ces deux énoncés de la Commission sont erronés: la CIV règle en premier lieu les relations entre le voyageur et le chemin de fer (cela ressort déjà du titre de la CIV qui renvoie au contrat de transport, mais surtout de la plupart de ses dispositions) ; la CIV 1999 ne règle les relations entre les « transporteurs » qu'à la fin dans les articles 61 à 64, ce pour la plupart sur une base volontaire. Tout comme la plupart des conventions multilatérales de droit international public relatives aux transports internationaux, la CIV crée par son entrée en

23 V. ci-dessous E I.

24 A ce sujet, *Czerwenka*, RRA 2003, 158 ss.

25 COM(2004) 140 final, p. 8 sous 3.1 „Cadre international insuffisant“.

vigueur dans les Etats parties un droit contraignant<sup>26</sup>. Dans la cas présent, la Commission semble accorder à des conventions internationales de droit de transport uniquement une valeur de directives qui doivent encore être mises en vigueur dans les Etats membres ; en réalité, ces conventions ont le même effet que les règlements de l'UE (cf. art. 249, par. 2 Traité CE) : elles sont contraignantes et applicables dans l'ensemble des Etats parties.

Avant de traiter en détail les recoupements et les conflits possibles entre la proposition de règlement et la CIV (ci-dessous, E I), il convient tout d'abord de clarifier dans quelle mesure la proposition répond au souhait de la Commission de réformer le transport international ferroviaire des voyageurs davantage selon le modèle du transport aérien. En effet, un rapprochement avec le droit aérien peut être la motivation du fait que le droit international ferroviaire s'écarte du droit aérien.

#### D. Comparaison de la proposition de la Commission avec le droit aérien en Europe

Le droit de transport aérien en vigueur en Europe est principalement constitué du droit communautaire secondaire (Règlement 2027/97 dans la version 889/2002<sup>27</sup> et Règlement 261/2004<sup>28</sup> – ce dernier en vigueur à compter du 17 février 2005) et de la Convention de Montréal (CM)<sup>29</sup> sur le transport de passagers aériens et de leurs bagages en transport aérien.

#### I. Comparaison des conceptions fondamentales

Le Règlement 2027/97 dans sa nouvelle version met en oeuvre, selon son article premier, les dispositions pertinentes de la Convention de Montréal et prévoit en outre des dispositions supplémentaires ; par ailleurs, il élargit le champ d'application de ces dispositions aux transports aériens à l'intérieur d'un Etat membre. Le Règlement 2027/97 a donc une triple signification : il reprend premièrement la CM, il présuppose même cette

convention<sup>30</sup> (une transposition de la CM en droit communautaire n'est, par contre, pas nécessaire dans les Etats membres de l'UE, étant donné que ces Etats ont ratifié la CM eux-mêmes<sup>31</sup>). Le Règlement 2027/97 prévoit deuxièmement des dispositions supplémentaires à la CM dans le domaine du transport des passagers et des bagages (mais non pas dans celui du transport de marchandises) et étend troisièmement la CM au transport aérien national dans les Etats membre, dans la mesure où le transport de passagers et de bagages est concerné.

La proposition de règlement concernant le transport international de voyageurs va dans un tout autre sens. Elle ne fait pas référence à la Convention internationale COTIF/CIV pertinente, mais se place en situation de primauté et ne se limite pas à prévoir des dispositions complémentaires et prévoit – comme il sera encore montré plus loin – dans toute une série de points, des dispositions concurrentielles qui dérogent au droit de transport international ferroviaire.

La Commission propose par conséquent pour la création d'un droit de transport ferroviaire européen une démarche fondamentalement différente de celle pour le droit aérien en Europe. Le refoulement du droit international ferroviaire existant serait compréhensible si la Commission se tenait, dans le cas de la proposition de règlement, à son programme de réformer le droit de transport ferroviaire selon le modèle du droit aérien, à savoir d'harmoniser les deux droits sur la base du droit aérien. Il n'y aurait alors plus de place pour le droit de

26 La réserve formulée à l'encontre des Règles de La Haye – que l'Allemagne a également formulée lors de la ratification –, selon laquelle elle n'appliquera pas directement la Convention, mais intégrera ses dispositions dans le droit national, constitue une exception ; cf. également Herber (éditeur), *Transportgesetze* (Lois relatives au transport), 2<sup>ème</sup> édition 2000, p. XVI ss.

27 Cf. notes de bas de page 14 et 15 ci-dessus.

28 Cf. note de bas de page 15 ci-dessus.

29 Convention du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, JO 2004 II 458, 459 ; entrée en vigueur pour l'Allemagne le 28 juin 2004, JO I 1027.

30 En effet, le Règlement 889/2002 modifiant le Règlement 2027/97 s'applique, selon l'art. 2, « à la date de l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal pour la Communauté ».

31 Pour l'Allemagne, v. note de bas de page 29 ci-dessus ; cf. par ailleurs la décision du Conseil de l'UE du 5 avril 2001 concernant l'approbation de la CM par la Communauté européenne, art. 2 : « L'instrument de ratification de la Communauté européenne est déposé à la même date que les instruments de ratification de l'ensemble des Etats membres » - La conception, selon laquelle la CM doit être « mise en œuvre » est probablement due au malentendu déjà cité en ce qui concerne l'effet de conventions internationales (ci-dessus C II 2, avant-dernier paragraphe). Correctement interprété, l'art. 1, première phrase du Règlement 2027/97, nouvelle version, n'a qu'une valeur déclaratoire ; en revanche, la ratification de la CM par la CE et ses Etats membres a un caractère constitutif, cf. Bollweg, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht – ZLW* (Revue du droit aérien et spatial) 2000, 439 (450). Si une transposition communautaire de la CM était nécessaire, elle serait encore en suspens en ce qui concerne les dispositions relatives au transport de marchandises ! – Staudinger/Schmidt-Bendum, *Versicherungsrecht – VersR* (Droit des assurances) 2004, 971 (972 sous III. 2 et note de bas de page 21) sont toutefois d'avis que le Règlement 889/2002 transpose les dispositions pertinentes de la CM.

transport ferroviaire existant. Ainsi se pose la question de savoir si la proposition de la Commission entraîne, quant au contenu, une harmonisation du droit aérien et du droit ferroviaire. Cette question est examinée ci-dessous à partir d'une comparaison des principales dispositions matérielles en matière de responsabilité de la proposition de règlement avec les dispositions en matière de responsabilité de la Convention de Montréal (à laquelle il est fait référence dans le Règlement 2027/97, nouvelle version).

## II. Comparaison des contenus des réglementations en matière de responsabilité des entreprises de transport ferroviaire et des entreprises de transport aérien

### 1. Responsabilité pour les dommages corporels

#### a) Motivation de la responsabilité

La proposition de règlement prévoit une responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire en cas de décès ou de dommage corporel ou mental d'un voyageur (art. 7.1), la CM en revanche uniquement en cas de mort ou de lésion physique (art. 17.1 CM) ; les blessures purement mentales n'ont volontairement pas été introduites dans la CM en tant que violation du droit motivant la responsabilité<sup>32</sup>. La proposition de règlement et la CM se différencient par conséquent déjà au niveau de l'énumération des dommages donnant droit à une indemnisation.

#### b) Exonération de la responsabilité

En cas de dommages corporels jusqu'à concurrence de 220'000 €, seule une faute (concomitante) du voyageur entre en ligne de compte en tant que motif d'exonération selon la proposition de règlement (art. 12.2, 1<sup>ère</sup> phrase, art. 26)<sup>33</sup>. Dans le cas de la CM, la responsabilité, par comparaison, stricte du transporteur aérien est limitée à 100'000 Droits de tirage spéciaux, ce qui correspond à environ 120'000 €<sup>34</sup>.

Pour le dommage dépassant 220'000 €, l'entreprise de transport ferroviaire est responsable de manière illimitée, à moins qu'elle n'apporte la preuve qu'elle n'a pas commis de faute (art. 12.2, 2<sup>ème</sup> phrase). Pour le transporteur aérien, une exonération de responsabilité intervient déjà lorsque le dommage dépasse les 120'000 € mentionnés. La proposition de règlement prévoit donc uniquement une harmonisation de la structure de la responsabilité, mais impose, en tant que résultat, aux entreprises de transport ferroviaire une responsabilité beaucoup plus stricte qu'aux entreprises de transport aérien.

#### c) Avances

En cas de dommage corporel, l'entreprise de transport ferroviaire doit verser, dans un délai de 15 jours, à la personne ayant droit à l'indemnisation une avance destinée à couvrir les besoins économiques directs ; en cas de mort, ce montant s'élève au moins à 21'000 € (art. 13). Selon la CM (art. 28), en relation avec le Règlement 2027/97, nouvelle version (art. 5), le montant de cette avance s'élève en cas de mort à au moins 16'000 DTS, soit environ 19'200 €. Il est en outre précisé dans le droit aérien, que l'avance ne représente pas une reconnaissance de responsabilité, qu'elle peut être déduite des montants versés ultérieurement et qu'une restitution peut être demandée en cas d'absence de responsabilité ou lorsque le bénéficiaire n'est pas l'ayant droit (art. 5, al. 3, Règlement 2027/97, nouvelle version). Une restriction correspondante n'est pas prévue dans la proposition de règlement concernant le transport ferroviaire. Egalement dans le cas de l'obligation de verser une avance, seul le principe est repris du droit de transport aérien, la réglementation est, par contre, conçue de manière incomplète, respectivement de manière plus stricte aux dépens du chemin de fer<sup>35</sup>.

32 Müller-Rostin, ZLW 2000, 36 (39 ss.) ; Ruhwedel, TranspR 2001, 189 (193).

33 Plus en détail, Schmidt-Bendum, Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht – GPR – (Revue du droit privé communautaire) 2003/04 (n° 4), 193 (197).

34 En août et septembre 2004 la valeur d'un Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international s'élevait parfois au-dessus, parfois au-dessous de 1,20 €. Pour tous les calculs de change dans cette étude, il est parti d'une valeur moyenne de 1 DTS = 1,20 €.

35 Cf. également la critique de Schmidt-Bendum, GPR 2003/04, 193 (195).

**d) Entreprises ferroviaires successives**

Les entreprises ferroviaires successives (art. 2, ch. 22) sont, selon la proposition de règlement, toujours responsables solidairement (art. 19) alors que les entreprises de transport aérien sont responsables, en cas de dommage corporel (ou de retard du passager) uniquement si l'accident (ou le retard) s'est produit au cours du transport effectué par le transporteur aérien en question (art. 36, al. 1 et 2 CM). Le fait de s'écarter du droit de transport aérien et de principes généraux de droit de transport crée pour les entreprises de transport ferroviaire une extension et un renforcement considérables de leur responsabilité, incompréhensibles du point de vue objectif<sup>36</sup>.

**e) Entreprises ferroviaires de remplacement**

Pour l'appel à des entreprises ferroviaires de remplacement (art. 2, ch. 23), la proposition de règlement prévoit uniquement que l'entreprise de transport contractuelle continue à être responsable pour l'ensemble du transport (art. 20) et que le montant cumulé des indemnités que l'entreprise de transport ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire de remplacement (ainsi que d'autres parties tenues à indemniser) doivent verser ne dépasse pas les montants maximaux prévus dans la proposition de règlement (art. 22, al. 3). La proposition de règlement ne mentionne pas pour quoi, notamment pour quelle partie du transport l'entreprise de transport ferroviaire substituée est responsable.

La CM prévoit, par contre, en accord avec les principes généraux du droit de transport, que le transporteur aérien contractuel est responsable de l'ensemble du transport prévu dans le contrat, alors que le transporteur aérien de fait n'est responsable que du transport qu'il a effectué (art. 40 CM). Elle règle par ailleurs la responsabilité réciproque d'actes et de manquements dans la relation entre les deux transporteurs aériens ainsi que les limites de la responsabilité réciproque en cas d'accords particuliers du transporteur aérien contractuel avec le client (art. 41 CM).

A cet égard, la proposition de la Commission concernant le trafic ferroviaire est incomplète.

36 Critique formulée également par *Schmidt-Bendum*, GPR 2003/04, 193 (197).

**f) Obligation d'assurance**

L'obligation d'assurance pour les entreprises ferroviaires détenant une licence d'exploitation dans l'ensemble de l'UE conformément à la Directive 95/18 est, en ce qui concerne la responsabilité pour les voyageurs, concrétisée dans la proposition de règlement (art. 7.2). La protection d'assurance doit être suffisante pour pleinement indemniser tous les ayants droit à concurrence du montant auquel ils ont droit conformément à la proposition de règlement ; le montant minimal de la protection d'assurance s'élève à 310'000 € par voyageur. La proposition de règlement s'aligne ainsi sur le développement dans le droit de transport aérien.

La CM prévoit que les Etats parties obligent leurs transporteurs aériens à s'assurer de manière suffisante à couvrir leur responsabilité selon la CM (art. 50 CM). Le Règlement 2027/97, nouvelle version (art. 3, al. 2) prévoit, en se référant au Règlement 2407/92<sup>37</sup>, qu'une entreprise de transport aérien de la Communauté doit être assurée, en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages subis par des passagers aériens, de manière que toutes les personnes ayant droit à une indemnisation reçoivent le plein montant auquel ils ont droit selon le Règlement 2027/97. Cette disposition est concrétisée par le Règlement 785/2004<sup>38</sup> (art. 6, al. 1), selon lequel le montant d'assurance minimal s'élève, en ce qui concerne la responsabilité pour les passagers aériens, en principe à 250'000 Droits de tirage spéciaux, respectivement environ 300'000 €.

La responsabilité pour les dommages dus à un retard ne doit pas être soumise à l'obligation d'assurance ni en trafic ferroviaire, ni en trafic aérien<sup>39</sup>.

37 Règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, JO CE L 240 du 24.8.1992, p. 1.

38 Règlement (CE) n° 785/2004 du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, JO CE L 138 du 30.4.2004, p. 1 ; ce Règlement entre en vigueur le 1.5.2005.

39 Cf. art. 9 de la Directive 95/18 (Couverture de la responsabilité en cas d'accident) et art. 6 du Règlement 785/2004 dans le sens du considérant 14. – En Allemagne, une extension de l'obligation d'assurance est toutefois prévue également en cas de dommages résultant d'un retard en trafic aérien.

Le nombre des obligations d'assurance prévu dans les dispositions du droit de transport est certes en augmentation, mais il entraîne toutefois des problèmes<sup>40</sup>. La preuve de l'existence d'une assurance responsabilité civile conforme à la loi est la condition pour l'octroi d'une licence à une entreprise de transport. Les personnes à assurer, les dommages assurés et les montants d'assurance – ces derniers par dommage (p. ex. « accident ») doivent être spécifiés dans les dispositions. La projection de l'obligation d'assurance sur les différentes relations contractuelles entre le transporteur et ses clients revêt des dangers, comme p. ex. celui que la personne lésée avec laquelle il n'existe pas de relation contractuelle soit moins bien traitée que les partenaires contractuels de l'entreprise de transport. Malheureusement, ce développement erroné que l'on constate dans le trafic aérien, risque d'atteindre maintenant également le secteur ferroviaire<sup>41</sup>.

**g) Résultat intermédiaire**

La proposition de règlement ne suit pas, à plusieurs égards, le modèle du droit aérien, mais prévoit une responsabilité plus stricte pour les entreprises ferroviaires. Cela vaut en particulier pour la responsabilité indépendante de la faute du chemin de fer jusqu'à un montant de 220'000 € (au lieu de 120'000 € en droit aérien) et la responsabilité collective d'entreprises ferroviaires subséquentes également pour les dommages corporels et les dommages dus à un retard. Par ailleurs, la proposition de règlement se base certes sur différentes décisions de principe du droit aérien, mais ne reprend pas les dispositions individuelles nécessaires pour mettre en œuvre le principe et reste, par conséquent, confuse et incomplète.

**2. Responsabilité pour les dommages occasionnés aux bagages**

**a) Bagages à main**

Si le voyageur a subi un dommage corporel *en raison d'un accident*, l'entreprise ferroviaire est également responsable, sans preuve de la faute, de ses bagages à main et des effets personnels

qu'il portait sur lui (art. 8.1), ce jusqu'à concurrence d'un montant de 1'800 € par voyageur (art. 14.1). Seule une faute du voyageur ou de ses successeurs juridiques entre en ligne de compte en tant que motif d'exonération (art. 26).

Si le dommage occasionné aux bagages à main et aux effets que le voyageur portait sur lui ne va pas de pair avec un dommage corporel en raison d'un accident, l'entreprise ferroviaire est uniquement responsable si une faute peut lui être prouvée (art. 8.2). Dans ce cas également, le montant de l'indemnisation est limité à 1'800 € par voyageur (art. 14.1).

En trafic aérien, le transporteur est responsable conformément à l'art. 17.2, troisième phrase, uniquement en cas de faute prouvée, ce jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 1'000 DTS ou environ 1'200 € par passager. En cas de faute grave du transporteur aérien ou de ses agents, le montant de l'indemnisation n'est plus limité, de manière à ce que le transporteur aérien doit indemniser l'ensemble du dommage (art. 22.5 CM). Cette suppression de la limitation du montant d'indemnisation généralement d'usage en droit de transport n'est pas prévue dans la proposition de règlement concernant le trafic ferroviaire.

Il en ressort qu'en ce qui concerne la responsabilité pour les bagages à main en trafic ferroviaire, la Commission prévoit pour les cas d'absence ou de faute légère de l'entreprise ferroviaire une responsabilité plus stricte et un montant d'indemnisation plus élevé qu'en trafic aérien ; en cas de faute grave de l'entreprise ferroviaire, la limitation du montant de l'indemnisation est maintenue, ce qui a pour conséquence que la responsabilité de l'entreprise sera, dans un tel cas, moindre que celle du transporteur aérien.

**b) Bagages**

Pour les bagages confiés à l'entreprise ferroviaire, la proposition de règlement prévoit une responsabilité indépendante de la faute de l'entreprise ferroviaire jusqu'à concurrence d'un montant de 1'300 € par voyageur (art. 9, 14.2). Dans ce cas également, seule une faute de l'ayant droit entre en considération pour une exonération de la responsabilité (art. 26).

40 Cf. Müller-Rostin, VersR 2004, 832 sous III : art. 50 CM – un élément étranger dans la Convention.

41 Cf. également ci-dessous E II 1 f.

Un transporteur aérien est responsable des bagages qui lui ont été confiés jusqu'à concurrence d'un montant de 1'000 DTS/environ 1'200 € par passager ; ce montant n'est disponible qu'une seule fois pour les bagages et les bagages à main et doit suffire pour l'ensemble des dommages : destruction, perte, dommage ou retard (art. 17.2, 22.2 CM). Il existe plusieurs motifs d'exonération : particularité des bagages ou un vice qui leur est propre (art. 17.2, deuxième phrase, CM) ou une faute de l'ayant droit (art. 20 CM). En cas de faute grave du transporteur aérien ou de ses agents, la limitation du montant de l'indemnisation est également supprimée (art. 22.5 CM), contrairement à la proposition de règlement en ce qui concerne le trafic ferroviaire.

Dans le cas de la responsabilité pour les bagages, le modèle de responsabilité selon la proposition de règlement et la CM est identique : la responsabilité est indépendante de la faute. Le droit aérien offre toutefois davantage de motifs d'exonération et prévoit un montant maximal d'indemnisation moins élevé qui, de surcroît, inclut également les dommages occasionnés aux bagages à main (CM = 1'200 € comparé à 1'300 + 1'800 € selon la proposition de règlement). La responsabilité du transporteur aérien est plus stricte par rapport à celle de l'entreprise ferroviaire uniquement en cas de faute lourde.

### c) *Résultat intermédiaire*

Dans le cas également de la responsabilité pour les dommages occasionnés aux bagages, la proposition de règlement ne suit pas le modèle du droit aérien, mais prévoit pour les entreprises ferroviaires des conditions de responsabilité plus strictes, moins de motifs d'exonération et des montants maximaux d'indemnisation plus élevés. Uniquement en cas de faute lourde, la responsabilité du transporteur aérien est plus étendue que la responsabilité limitée de l'entreprise ferroviaire. Il n'est, par conséquent, pas possible de comparer les deux systèmes de responsabilité et, à plus forte raison, il n'a pas été procédé à une harmonisation du droit de transport ferroviaire et du droit aérien.

## 3. Droits du voyageur en cas de retard

### a) *en trafic ferroviaire*

La proposition de règlement regroupe sous le terme „retard“ les *retards*, le *manquement d'une*

*correspondance* et l'*annulation* d'un service de transport de voyageurs ou de bagages international (art. 10, al. 1 ; définition des termes « retard » et « annulation » à l'art. 2, n° 15 et 16).

Il ressort de plusieurs dispositions de la proposition de règlement en partie difficilement compréhensibles<sup>42</sup> à peu près l'image suivante :

L'entreprise ferroviaire est *responsable* pour les retards au sens large mentionné dans la mesure où le retard n'a pas été occasionné par des conditions météorologiques exceptionnelles, des catastrophes naturelles ou des actes de guerre ou de terrorisme (art. 10). La « motivation » précédant

42 Cf. le libellé de l'art. 11 en relation avec l'art. 10 de la proposition de Règlement :

#### « Article 11 - Dommages indirects

Dans le cas où une entreprise ferroviaire est responsable d'un retard, d'un retard faisant manquer une correspondance ou d'une annulation, l'entreprise ferroviaire est responsable des dommages subis, quelles que soient les conditions d'indemnisation fixées à l'article 10 pour les retards.

Sans préjudice de l'article 16, les retards inférieurs à une heure ne donnent aucun droit à une indemnisation des dommages indirects.

#### Article 10 – Retard

L'entreprise ferroviaire est responsable en cas de retard, y compris un retard faisant manquer une correspondance, et/ou d'annulation d'un service international de transport de voyageurs et/ou d'un transport de bagages.

L'entreprise ferroviaire n'est pas responsable d'un retard ou de l'annulation d'un service international si ce retard ou cette annulation résultent de conditions météorologiques exceptionnelles, de catastrophes naturelles, d'actes de guerre ou de terrorisme».

Ce que l'on a certainement voulu dire : une entreprise ferroviaire est responsable pour les retards au sens large, dans la mesure où il n'existe pas de motif d'exonération de la responsabilité. Lorsque l'entreprise ferroviaire est responsable en raison de l'absence d'un motif d'exonération de la responsabilité, elle doit indemniser des dommages indirects subis, à moins que le retard soit inférieur à une heure ; l'obligation à verser des compensations dans les conditions prévues à cet effet n'est pas concernée.

Pour *Pohar*, RRa 2003, 194 (196), il découle des art. 11 et 16 ainsi que du considérant concernant l'art. 10 que la responsabilité conformément à l'art. 10 ne doit concerner, selon la conception de la Commission, que les « compensations » au sens de l'art. 17. A cela s'oppose le fait que la Commission, dans le considérant concernant l'art. 11 parle également de « compensations », mais cette fois-ci au sens d'une indemnisation pour les dommages indirects. Le problème réside dans le fait que la Commission ne distingue pas entre garantie et responsabilité et pas entre compensations pour services restreints (indépendantes du dommage) et dommages-intérêts pour dommages (indirects).

la proposition de règlement résume les motifs d'exonération mentionnés en tant que « circonstances exceptionnelles »<sup>43</sup> ; l'art. 16.1 de la proposition de règlement utilise le même terme en relation avec certaines obligations de l'entreprise ferroviaire en cas de manquement de correspondance ou de suppression de train.

#### *Sur quoi porte la responsabilité ?*

Tout d'abord sur l'indemnisation des *dommages indirects*, dans la mesure où le retard est au moins d'une heure (art. 11). Par « dommages indirects », la proposition de règlement entend des « dommages considérables » qui sont usuellement qualifiés de dommages résultant du retard (selon la proposition de règlement toutefois uniquement dans la mesure où ils sont importants).

Par ailleurs, l'entreprise ferroviaire (ou le gestionnaire de gare !) doit dans chaque cas de retard dans le sens élargi mentionné apporter des *services d'assistance* gratuits (art. 17) : information sur la situation (ce qui devrait aller de soi), repas et rafraîchissements appropriés en fonction de la durée d'attente, hébergement dans un hôtel si une nuitée s'avère nécessaire ainsi que des prestations de transport complémentaires ou alternatives. Il s'agit de couvrir les besoins supplémentaires du voyageur en nourriture, hébergement et transport en raison du retard, donc également de dommages-intérêts<sup>44</sup>.

En cas de correspondances manquées ou d'annulation de service (dans la mesure où le train n'a pas été supprimé en raison de circonstances exceptionnelles), l'entreprise ferroviaire doit offrir au voyageur le choix entre une réduction du prix de transport (le cas échéant en relation avec un voyage retour gratuit) ou la poursuite du voyage d'une manière appropriée (art. 16). Selon l'interprétation allemande, le choix porte sur une résiliation du contrat ou une

exécution ultérieure (cf. § 634 n° 1 et 3 du Code civil allemand (BGB))<sup>45</sup>.

Par ailleurs, l'entreprise ferroviaire doit, en cas de retard important en trafic international régulier, verser des *compensations* forfaitaires qui s'élèvent, en fonction du type de train (train à grande vitesse ou non), de la durée du trajet et de l'étendue du retard (pour les trains à grande vitesse au moins 30 minutes, pour les autres services réguliers au moins 60 minutes), à 50 % ou 100 % du prix du billet (art. 15 en relation avec l'Annexe III de la proposition de règlement). Le droit au transport n'expire pas lorsqu'un voyageur réclame le versement d'une compensation. Ces versements de compensations sont équivalents à une réduction forfaitaire du prix du billet (cf. § 636, n° 3, § 638 BGB)<sup>46</sup>.

La proposition de règlement prévoit donc pour les retards plusieurs conséquences juridiques : indemnisation, y compris le remboursement des frais supplémentaires occasionnés (ces derniers sous le terme de prestations d'assistance), le droit à résiliation ou à exécution ultérieure ainsi qu'une réduction forfaitaire du prix du billet pour prestation réduite (versement de montants de compensation). Les conditions, motifs d'exclusion et l'étendue des prestations varient en fonction de la conséquence juridique, la proposition de la Commission laissant plusieurs points dans le doute.

#### aa) Conditions de responsabilité et de prestations

Les dommages indirects sont uniquement indemnisés si le retard s'élève à au moins une heure et si le dommage est important (art. 11). Les frais supplémentaires occasionnés par le retard sont toutefois compensés par des prestations d'assistance pour **tout** retard (art. 17), sans qu'une durée minimale soit requise.

Un droit au remboursement ou à la poursuite du transport (= résiliation ou exécution ultérieure) existe cependant uniquement en cas de correspondance manquée ou d'annulation de service, mais pas en cas de simple retard du train dans

43 Motivation concernant l'art. 10, COM(2004) 143 final, p. 7.

44 En ce qui concerne les besoins supplémentaires en tant que partie des dommages-intérêts, cf. dans le droit allemand p. ex. le § 6 de la Loi relative à la responsabilité civile ou le § 843 BGB. – Dans RRa 2004, 194 (197 précédent bb), *Pohar* part également du principe de « dommages-intérêts » - d'un avis différent, *Schmidt-Bendum*, GPR 2003/04, 193 (197), cf. note de bas de page 50 ci-dessous.

45 Cf. également *Pohar*, RRa 2004, 194 (196 à la fin).

46 Cf. également *Pohar*, RRa 2004, 194 (196).

lequel se trouve le voyageur (art.16)<sup>47</sup>. Dans un tel cas, la poursuite du voyage selon les projets originaux du voyageur peut être devenue inutile, de manière à ce qu'il peut avoir un intérêt à quitter le train au prochain arrêt pour rebrousser chemin. La raison pour laquelle ce droit ne lui est pas accordé selon la proposition de règlement, provient éventuellement du fait que la Commission se base, à certains égards, trop sur le droit aérien. Le passager aérien ne peut quitter son avion retardé en route qu'en cas d'escale, ce qui devrait être plutôt rare en trafic intracommunautaire.

Des montants de compensation forfaitaires existent cependant pour tout type de retard, dans la mesure où celui-ci s'élève au moins à 30, respectivement 60 minutes (art. 15).

bb) Critères de responsabilité et motifs d'exonération

Les conséquences juridiques du retard ne sont en aucun cas liées à une faute de l'entreprise ferroviaire. Une absence de faute de l'entreprise ferroviaire ou une faute d'un tiers (p. ex. en cas de suicide) ne constitue pas un motif d'exonération de la conséquence juridique.

La question de l'étendue du motif d'exonération de la responsabilité „conditions météorologiques, catastrophes naturelles ou actes de guerre ou de terrorisme“ (art. 10, al. 2) est problématique. La responsabilité pour les dommages indirects est en tout cas exclue en cas de présence d'un des motifs d'exonération mentionnés<sup>48</sup>. En effet, l'art. 11 relatif aux dommages indirects commence avec la condition suivante : « Dans le cas où une entreprise ferroviaire est responsable ... ». Cette condition n'est pas remplie en présence d'un motif d'exonération de la responsabilité. Le droit à indemnisation des besoins économiques immédiats liés au

retard (art. 17, Assistance) est également annulé en cas de présence d'un motif d'exonération de la responsabilité. Etant donné qu'il s'agit, en ce qui concerne les faits, de responsabilité et de dommages-intérêts<sup>49</sup>, des motifs d'exonération de la responsabilité sont applicables<sup>50</sup>. Le fait que l'art. 17 ne se réfère pas – comme l'art. 11 relatif aux dommages indirects – à la norme de responsabilité de l'art. 10, signifie peu, compte tenu de la formulation mal choisie de l'art. 11 en relation avec l'art. 10.

Les droits au versement de compensations ainsi qu'un remboursement du billet ou à une exécution ultérieure (art. 15, 16) ne constituent, par contre, pas des droits à des dommages-intérêts<sup>51</sup>, de manière à ce que les motifs d'exonération de la responsabilité de l'art. 10, al. 2 ne sont pas applicables à ces droits. L'art. 16 comporte par ailleurs en cas d'annulation de service un motif d'exonération propre, « circonstances extraordinaires », dont le bien fondé peut toutefois être mis en doute<sup>52</sup>, étant donné que les voyageurs doivent être informés et réacheminés de manière appropriée également dans un tel cas.

47 V. également *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (196).

48 Doute émis par *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (195, note de bas de page 37). L'art. 11 doit, en raison de son stade de projet, toutefois être interprété dans cette étude de manière à conserver son sens (cf. note de bas de page 42 ci-dessus).

49 Cf. note de bas de page 44 ci-dessus.

50 Comme ici, *Leffers* dans: DGfR (*Deutsche Gesellschaft für Reiserecht*) (Association allemande pour le droit des voyages), almanach 2003, 28 ss. (sous IV 2 b); autre avis : *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (1997) qui considère que les services d'assistance doivent être qualifiés d'obligations sui generis pouvant être considérés comme une partie du réacheminement. A cela s'oppose toutefois que l'exécution ultérieure est réglée à l'art. 16 de la proposition de règlement et est constituée de services de transports ferroviaires, alors que les services de restauration, d'hébergement et services de transports alternatifs ne peuvent pas être considérés comme une exécution ultérieure d'un voyage ferroviaire retardé ou annulé. Pour évaluation des services d'assistance correspondants en trafic aérien, cf. *Staudinger/Schmidt-Bendun* dans *Neue Juristische Wochenschrift* (Nouvelle publication juridique hebdomadaire) 2004, 1897 (1899) et dans *VersR* 2004, 971 (973).

51 D'un autre avis, *Schmidt-Bendun* en ce qui concerne les compensations, GPR 2003/04, 193 (196); en ce qui concerne le transport aérien, cf. *Staudinger/Schmidt-Bendun*, NJW 2004, 1897 (1899) : « Dommages-intérêts » forfaitaires, un élément étranger du point de vue du droit allemand. En revanche, comme ici, *Pohar*, RRA 2004, 194 (196).

52 Cf. *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (196).

Le motif d'exonération général « Faute de la personne lésée » (art. 26) est également applicable aux cas de responsabilité pour retard et exclut par conséquent les droits à l'indemnisation des dommages indirects et des besoins supplémentaires en raison du retard. Le droit de retrait ainsi que le droit à une exécution ultérieure et le versement d'une compensation sont également supprimés pour le voyageur qui intervient volontairement dans l'exploitation ferroviaire, en actionnant par exemple sans raison le frein d'urgence, occasionnant ainsi un retard important (*venire contra factum proprium*).

cc) Etendue de la prestation et de l'indemnisation

L'étendue des obligations de prestations et d'indemnisations de l'entreprise ferroviaire en cas de besoins supplémentaires, de remboursement de billet ou d'exécution ultérieure est décrite en détail dans la proposition de règlement. Le droit du voyageur à l'indemnisation des dommages indirects (art. 11) est, en revanche, illimité quant au montant, ce malgré le fait que de tels dommages sous forme de dommages matériels purs sont pratiquement imprévisibles pour l'entreprise ferroviaire et peuvent être très importants.

Il peut, par exemple, se présenter le cas de figure qu'une entreprise ferroviaire, même en cas d'un retard de train à partir d'une heure, dont elle n'est pas responsable, doive indemniser une affaire non conclue d'une valeur de plusieurs millions. Les autres voyageurs qui doivent en partie supporter le dommage répercuté par l'entreprise ferroviaire sur le prix des billets, sont les victimes et peuvent uniquement espérer, en cas d'adoption de la proposition de règlement, que les tribunaux limitent, voire excluent l'obligation d'indemnisation de l'entreprise ferroviaire en se référant à la faute partagée) du voyageur lésé en invoquant, dans un cas aussi sensible, le fait que le voyageur n'a pas prévu une marge de temps suffisante et corrigent ainsi l'exagération du législateur.

Les sanctions mentionnées en cas de retard s'appliquent aux retards subis par le

*voyageur*. Les retards de *livraison de bagages* sont mentionnés une seule fois dans la norme de motivation de la responsabilité (art. 10, al. 1), mais plus par la suite. La question de savoir quand on peut parler de retard à la livraison des bagages (la définition du retard à l'art. 2, n° 15, ne donne pas d'indication en ce qui concerne la définition du retard à la livraison, qui importe au voyageur) et s'il y a lieu de procéder à une indemnisation demeure en suspens. L'art. 11 concernant l'indemnisation de dommages indirects est dans une relation tellement étroite avec les dispositions réglant le versement de compensations en cas de retard subis par le voyageur, qu'il ne peut pas être appliqué à la responsabilité en cas de retard à la livraison des bagages. La proposition de règlement établit certes ainsi le principe que l'entreprise de transport répond des retards à la livraison des bagages, mais, à la suite, perd pour ainsi dire de vue ce cas de figure.

b) *En trafic aérien*

Dans le domaine du trafic aérien, les indemnités et autres prestations en cas de retard sont réglées dans deux réglementations différentes : la responsabilité et les droits à dommages-intérêts dans la CM, les autres prestations – mais aussi les indemnités pour les besoins supplémentaires en raison du retard (« prestations d'assistance ») – dans le Règlement 261/2004.

Le transporteur de fret aérien doit répondre, conformément à la CM, des dommages occasionnés en raison du retard dans le cadre du transport aérien de passagers ou de bagages, à moins qu'il ne prouve que lui, ses préposés et ses mandataires ont pris toutes les mesures qu'ils pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre (art. 19 CM). Le barème pour l'indemnisation de dommages occasionnés par un retard est ainsi plus favorable pour le transporteur de fret aérien que celui de la proposition de règlement (art. 10) pour les entreprises ferroviaires en trafic international, étant donné que p. ex. des interventions volontaires excluent la responsabilité pour retard du transporteur de fret aérien.

La responsabilité en cas de retard du transporteur aérien est limitée quant au montant. Dans le cadre

du transport de passagers à un montant maximal de 4'150 DTS/environ 5'000 € et dans le cadre du transport de bagages à 1'000 DTS/environ 1'200 € (art. 22.1 et 2 CM), le montant maximal prévu pour le transport des bagages est également pris en considération pour l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie des bagages ou bagages à main du passager, ce qui peut avoir pour conséquence qu'il n'y a plus d'argent disponible pour l'indemnisation des dommages liés au retard.

En ce qui concerne la responsabilité en cas de retard en trafic ferroviaire, la proposition de règlement ne prévoit, par contre, pas de montants maximaux pour l'indemnisation, et ce ni pour le transport de voyageurs ni pour le transport de bagages.

Les passagers aériens ont droit, conformément au Règlement 261/2004, à partir du 17 février 2005, à des prestations d'assistance, au remboursement du billet d'avion, au vol retour ou un à un autre transport à la destination finale et au versement de compensations d'une manière similaire à ce qui est prévu pour les voyageurs ferroviaires dans la proposition de règlement. Une comparaison détaillée des montants forfaitaires ne peut pas être réalisée, étant donné qu'elle dépasserait le cadre de cette étude.

**c) Comparaison des réglementations en trafic ferroviaire et en trafic aérien**

La proposition de la Commission reprend des passages entiers du Règlement 261/2004 relatif au droit aérien, il existe toutefois quelques différences importantes entre les deux réglementations :

Le Règlement 261/2004 est parallèle à la CM : la CM règle la responsabilité pour les dommages en cas de retard dans le cadre du transport de voyageurs et de bagages ; le Règlement 261/2004 accorde des compensations, des prestations de remboursement ou d'exécution ultérieure ainsi que des prestations d'assistance en cas de prestations insuffisantes en trafic voyageurs et, dans une large mesure, n'affecte pas les droits à dommages-intérêts conformément à d'autres réglementations (p. ex. la CM) ; les compensations accordées selon ce Règlement peuvent toutefois être déduites d'autres droits à dommages-intérêts (art. 12, Règlement 261/2004).

Si l'on considère que les « prestations d'assistance » conformément à l'art. 9 du Règlement 261/2004, constituent, selon les faits, des prestations de dommages-intérêts pour besoins supplémentaires en raison de retard, il peut alors y avoir un conflit du Règlement avec l'art. 29 de la CM<sup>53</sup>.

La proposition de la Commission relative aux transports ferroviaires essaye en revanche de régler en général la responsabilité pour les dommages en raison de retard dans le cadre du transport de voyageurs et de bagages ainsi que les autres prestations pour les voyageurs. Cela crée toutefois des problèmes, étant donné que la proposition de la Commission se base principalement sur le Règlement 261/2004, mais ne tient pas suffisamment compte de la CM avec sa réglementation en matière de responsabilité en cas de retard. Une prise en compte des compensations dans le cadre des prestations d'indemnisation n'est cependant pas prévue selon le libellé de la proposition de règlement ; la responsabilité de l'entreprise ferroviaire en cas de livraison retardée des bagages n'est pas réglée en détail.

Le Règlement 261/2004 accorde moins de prestations (en cas de retard, p. ex. uniquement lorsque celui-ci s'élève à au moins deux heures) et contient des motifs d'exonération plus étendus que la proposition de règlement relatif au trafic ferroviaire. Des compensations ne sont pas accordées lorsque l'annulation d'un vol (et probablement aussi en cas de retard, dans la mesure où des paiements de compensation entrent en ligne de compte<sup>54</sup>) est due à des « circonstances exceptionnelles » qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures possibles avaient été prises (art. 5, al. 5 du Règlement 261/2004). Le considérant 14 de ce Règlement se réfère dans ce contexte à la CM et cite en tant que circonstances exceptionnelles notamment une instabilité politique, des mauvaises conditions météorologiques, des risques de sécurité, des vices imprévus au niveau de la sécurité du vol et des grèves ; cette liste n'est pas exhaustive. La proposition de règlement relative au trafic ferroviaire parle certes également de « circons-

53 Cf. *Staudinger/Schmidt-Bendun*, VersR 2004, 971 (973).

54 Cf. *Staudinger/Schmidt-Bendun*, NJW 2004, 1897 (1898 ss.); *Tonner*, RRA 2004, 59 f.

tances exceptionnelles », mais elle contient un catalogue d'exclusions beaucoup plus restreint (art.16, 10).

### III. Résultat et évaluation de la comparaison avec le droit aérien

La proposition de la Commission relative aux transports ferroviaires des voyageurs reprend des réglementations relatives au trafic aérien certaines structures concernant la responsabilité et l'indemnisation, les compensations, l'exécution ultérieure et les prestations d'assistance en cas de perturbations au niveau des services et en ce qui concerne l'assurance de la responsabilité. La proposition de la Commission ne suit toutefois pas, dans la plupart des cas, le modèle du droit aérien en ce qui concerne la détermination des dommages donnant droit à indemnisation, les critères de responsabilité, les exonérations de la responsabilité et l'étendue de la responsabilité et des prestations et renforce considérablement les obligations de l'entreprise ferroviaire. Cela vaut en particulier pour :

- la responsabilité en cas de dommages corporels (possibilité de décharge de l'entreprise ferroviaire qu'à partir de dommages d'au moins 220'000 € et non pas de 120'000 € comme en trafic aérien) ;
- la responsabilité en cas de transports successifs (responsabilité générale des entreprises ferroviaires successives pour l'ensemble du parcours et non pas pour la partie effectué par chaque transporteur successif comme en trafic aérien) ;
- la responsabilité en cas de perte et d'avarie de bagages et de bagages à main (montants maximaux plus élevés et cumulables, alors qu'un taux unitaire plus bas est prévu en trafic aérien en cas de perte, d'avarie et retard de bagages et de bagages à main) ;
- la responsabilité illimitée pour les dommages occasionnés par un retard, dans la mesure où le retard s'élève à au moins une heure et n'est pas occasionné par des conditions météorologiques exceptionnelles, des catastrophes naturelles ou des actes de guerre ou de terrorisme ; en revanche, en trafic aérien, limitation de la responsabilité pour les dommages occasionnés par un retard du passager à 5'000 € et en cas de retard des bagages à 1'200 € (dans la mesure où ce montant n'a pas déjà été utilisé pour indemniser la perte ou l'avarie de différents bagages du passager).

La responsabilité illimitée du transporteur de fret aérien alors applicable est uniquement plus sévère en cas de faute lourde que la responsabilité persistante de l'entreprise ferroviaire conformément à la proposition de règlement. En trafic aérien, une limitation inviolable de la responsabilité existe également en cas de faute lourde uniquement pour le transport de marchandises (art. 25 CM).

Il n'est pas compréhensible pourquoi la proposition de la Commission relative au trafic ferroviaire veut prévoir, en règle générale, une responsabilité encore plus sévère et des obligations de prestations plus nombreuses qu'en trafic aérien. L'introduction d'une responsabilité illimitée du transporteur de fret aérien pour les dommages corporels dans la CM est finalement due à une pression venant de l'extérieur de l'Europe<sup>55</sup>. Des dépendances comparables n'existent pas dans le domaine du trafic ferroviaire en Europe, il n'y a, à plus forte raison, aucun motif pour prévoir dans le domaine du trafic ferroviaire une responsabilité encore plus sévère que celle prévue en trafic aérien.

### E. Comparaison de la proposition de la Commission avec le droit de transport international ferroviaire

#### I. Concurrence d'application

Il s'est avéré que la proposition de la Commission ne présente, en ce qui concerne la réglementation en matière de responsabilité et de compensations que quelques points structurels communs avec le droit aérien en vigueur en Europe et qu'elle en dévie, par ailleurs, fortement. Il convient maintenant de clarifier la relation entre la proposition de règlement et le droit de transport international COTIF/CIV 1999. Il s'agit non seulement de comparer les réglementations matérielles (comme dans la relation avec le droit aérien), mais aussi de la question de la primauté en cas de recoupement des deux réglementations, étant donné que toutes deux ont trait au trafic ferroviaire transfrontalier. La question de savoir si la proposition de règlement va à l'encontre du droit international public n'est pas traitée dans cette étude.

Etant donné que la proposition de règlement ne fournit pas d'indication en ce qui concerne les recoupements au niveau de l'application<sup>56</sup>, plusieurs questions se posent :

55 Cf. en ce qui concerne le IATA-Intercarrier-Agreement on Passenger Liability de 1995 : Müller-Rostin, VersR 1997, 1445 (1446 précédent III) ; Saenger, NJW 2000, 169 (169 ss., 171).

56 Seul le papier de consultation de la Direction générale

- les deux réglementations s'excluent-elles mutuellement – car conçues de manière limitative – et l'une d'elles prime-t-elle sur l'autre, de manière à ce que celle-ci soit entièrement écartée par l'autre ?
- ou les deux réglementations peuvent-elles coexister et se compléter mutuellement lorsque l'une des réglementations présente une lacune ?
- peut-on même, dans le cas d'un sujet précis réglé par les deux réglementations (p. ex. en ce qui concerne la question de la responsabilité en cas d'avarie des bagages) combiner les critères de responsabilité plus sévère de l'une avec les indemnités plus élevées de l'autre (« comportement de profiteur ») ? Cela n'est pas une question entièrement infondée si chaque réglementation est à moitié contraignante et ne définit que des conditions minimales et admet donc en tout cas des dérogations contractuelles en faveur du voyageur (cf. art. 25.2 de la proposition de règlement et art. 5, 3<sup>ème</sup> phrase CIV<sup>57</sup>).

Ces questions ne peuvent qu'être présentées dans cette étude, mais pas traitées définitivement. En tant que réponse à prime abord, l'on se contentera de ce qui suit :

- Les règles juridiques de la Communauté européenne concernant les droits des voyageurs en trafic international ferroviaire priment sur la COTIF et la CIV (art. 3, § 2 COTIF).
- La CIV comporte, par ailleurs, souvent uniquement des dispositions minimales et permet aux Etats contractants de prévoir dans leur législation nationale, des dispositions allant au-delà (cf. p. ex. art. 29 CIV en ce qui concerne les dommages corporels pouvant donner lieu à une indemnisation et art. 30 CIV en ce qui concerne la forme et le montant des dommages-intérêts en cas de dommages corporels). Cette possibilité peut également être utilisée par le droit communautaire, étant donné qu'elle constitue un moins par rapport aux possibilités de l'art. 3, § 2 COTIF : selon cette disposition, le droit

communautaire peut supplanter sans égards la COTIF/CIV, alors que la mise à profit des différentes marges d'application de la CIV permet une cohabitation harmonisée des deux systèmes juridiques.

- Si un droit communautaire est créé en ce qui concerne les droits des voyageurs en trafic international ferroviaire, la CIV 1999 ne sera, après son entrée en vigueur, applicable dans les Etats membres de la Communauté que dans la mesure où le droit communautaire ne règle pas un sujet ou accorde la primauté à la CIV. Cela vaut selon le contenu de la réglementation de la proposition de règlement p. ex. pour le for, de manière à ce que l'art. 57 CIV est applicable<sup>58</sup>. Cela vaut également dans les cas où la proposition de règlement présente indéniablement des lacunes ou qu'elle cite certes un « mot-clé », mais n'a pas de contenu, ainsi p. ex. en ce qui concerne la responsabilité du voyageur (cf. art. 36), la relation entre le transporteur contractuel et le transporteur subséquent (art. 20) ou la responsabilité pour retard dans la livraison des bagages (art. 10)<sup>59</sup>.
- Les cas dans lesquels il n'est pas clair si le silence du droit communautaire en ce qui concerne un sujet précis permet fait apparaître une lacune que la CIV a le droit de combler ou si le droit communautaire observe volontairement le silence en ce qui concerne un sujet précis et ne prévoit pas de réglementation particulière parce qu'il considère le sujet déjà réglé par les autres normes du droit communautaire. Ce cas de figure rappelle la discussion sur la question de savoir si la Convention de Varsovie – et aujourd'hui la CM – n'a pas réglé la réduction indépendante du dommage du prix du billet d'avion parce qu'elle voulait confier cette question au droit national ou qu'elle a renoncé à une réglementation parce qu'elle voulait accorder au passager uniquement un droit à dommages-intérêts, mais pas de droits garantis (droit à restitution d'une partie du prix du billet)<sup>60</sup>.
- En résultat, ne sont pas critiques les cas dans lesquels il s'agit d'un « comportement de pro-

Energie et Transport du 4.10.2002, p. 11 attire l'attention sur la primauté des dispositions légales de la Communauté concernant les droits des voyageurs par rapport à la COTIF/CIV.

57 A défaut d'indication de l'année, il s'agit par la suite de la CIV 1999.

58 Cf. E II 1 e, 3c et 5 ci-dessous.

59 Cf. *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (198).

60 Cf. *Leffers*, TranspR 1997, 93 ff.; *Ruhwedel*, *Der Luftbeförderungsvertrag*, (Le contrat de transport aérien), 3<sup>ème</sup> édition 1998, marg. 189 s.; *Stefula/Thob*, TranspR 2001, 248 ss.; *Tonner*, RRa 2004, 59 (60).

fiteur», p. ex. lorsqu'il s'agit de vouloir combiner les conditions de prestations plus favorables de l'une des réglementations avec les conséquences juridiques plus favorables de l'autre. Si la proposition de règlement est adoptée, tous les droits à dommages-intérêts à l'encontre de l'entreprise ferroviaire ne peuvent être fait valoir que sous les conditions et restrictions prévues dans cette proposition de règlement (art. 22). L'« enrichissement » de tels droits par des droits allant au-delà et issus de la CIV est par conséquent exclu. Si la proposition de règlement n'est pas adoptée, l'art. 52 CIV déploie le même effet que l'art. 22 de la proposition de règlement.

Compte tenu des questions qui n'ont été qu'abordées dans cette étude, il est recommandé que la proposition de la Commission relative au trafic ferroviaire reçoive, lors des délibérations ultérieures, la même structure que le Règlement 2027/97, nouvelle version, relatif au trafic aérien : d'abord confirmation de l'applicabilité de la COTIF/CIV, puis promulgation de dispositions complémentaires p. ex. en ce qui concerne la garantie et la responsabilité en cas de retard et d'annulation de services. La Commission a le même concept lorsqu'elle voit le but de sa proposition de règlement dans la création d'un cadre communautaire compatible avec la CIV, qui offre aux voyageurs une protection encore meilleure et leur permet surtout d'avoir un aperçu plus précis sur leurs droits<sup>61</sup>.

Par la suite sont comparées les dispositions de responsabilité et de garantie de la proposition de la Commission avec celles de la CIV.

## II. Comparaison du contenu des réglementations

### 1. Responsabilité en cas de dommages corporels

#### a) *Fondement de la responsabilité*

Conformément à l'art. 26, § 1 CIV, le „transporteur“ (définition à l'art. 3, lettre a) CIV, en règle générale identique à l'entreprise ferroviaire conformément à la proposition de règlement) est responsable du dommage occasionné par le fait que le voyageur a été tué, blessé ou autrement réduit dans sa santé physique ou mentale par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire au cours de son séjour dans les véhicules

61 Communication de la Commission du 3.3.2004, COM(2004) 140 final, p. 8 précédent 3.2.

ferroviaires ou lorsqu'il est monté ou descendu du train. Comme la Convention de Montréal, mais d'une manière qui diffère de la proposition de règlement (art. 7.1), la CIV ne prévoit, elle-même, pas de responsabilité du transporteur pour les atteintes à la santé mentale, mais laisse ouverte une responsabilité éventuelle du transporteur en vertu d'autres dispositions – et donc également selon le droit communautaire (art. 26, § 4 CIV).

La CIV lie la responsabilité à un accident « en relation avec l'exploitation ferroviaire » de manière plus étroite que le libellé de la proposition de règlement. Les accidents en cours de route, qui ne sont pas liés à l'exploitation ferroviaire, ne tombent, par conséquent, pas sous la disposition relative à la responsabilité de la CIV, mais sous la responsabilité selon la proposition de règlement<sup>62</sup>. Dans l'intérêt d'un traitement égalitaire des différents modes de transport et d'un parallélisme des réglementations juridiques prévues à différents niveaux pour un même mode de transport, il convient de partir du principe que le chemin de fer ne sera, également selon la proposition de règlement, pas responsable des accidents qui ne sont pas liés à l'exploitation ferroviaire, respectivement qui ne sont pas spécifiques au chemin de fer<sup>63</sup>.

Il peut ainsi être constaté que la CIV et la proposition de règlement ne diffèrent pas fondamentalement l'une de l'autre en ce qui concerne le fondement de la responsabilité en cas de dommages corporels.

#### b) *Exonération de la responsabilité*

La CIV connaît les causes d'exonération de la responsabilité suivantes (art. 26 § 2) :

62 Cf. *Pohar*, RRa 2004, 194 (197 sous 2) – De manière générale, en ce qui concerne l'accident en relation avec l'exploitation ferroviaire : *Mutz, Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CIV* (La responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs en trafic international ferroviaire des voyageurs selon la Convention additionnelle à la CIV, 1977), p. 87 s.

63 Correct, en se référant à l'interprétation des dispositions pertinentes du droit aérien et au § 1 de la Loi relative à la responsabilité civile : *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (194).

- circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le chemin de fer ne pouvait pas éviter,
- faute du voyageur,
- comportement d'un tiers que le chemin de fer ne pouvait pas éviter (une autre entreprise ferroviaire sur le même réseau ne comptant pas comme tiers).

La preuve de l'absence d'une faute propre ne libère pas le transporteur de sa responsabilité.

Cette disposition n'est pas comparable à celle de la proposition de règlement à l'art. 12.2. Jusqu'à un montant de dommage de 220'000 €, l'entreprise ferroviaire peut se libérer selon la proposition de règlement uniquement si elle prouve une faute de la personne lésée, au-delà de ce montant, elle ne répond pas du dommage si elle apporte la preuve de l'absence d'une faute propre. Au niveau inférieur, la responsabilité selon la proposition de règlement est, par conséquent, plus sévère, au niveau supérieur elle est moins sévère que celle prévue par la CIV. En effet, la CIV prévoit également pour des dommages supérieurs à 220'000 € une responsabilité pour mise en danger, qui n'est pas déjà supprimée en cas de preuve d'absence de faute.

Pour les dommages jusqu'à concurrence de 220'000 €, la relation entre CIV et proposition de règlement est claire : en raison de la primauté du droit communautaire, une entreprise ferroviaire de la Communauté ne peut être exonérée de sa responsabilité dans ce domaine que si elle peut se référer avec succès à une faute de la personne lésée. Au-delà de 220'000 €, il est, par contre, peu probable qu'une entreprise ferroviaire de la Communauté, en se référant au droit communautaire – mais contrairement à la CIV - soit déjà exonérée de la responsabilité en cas de preuve d'absence de faute.

Si l'on se base sur la disposition de la CIV en ce qui concerne le **montant** de l'indemnisation, l'on parvient à la solution suivante : conformément à l'art. 30, § 2 CIV, le montant de l'indemnisation indépendante de la faute est réglé par le droit national, un montant d'au moins 175'000 DTS/ environ 210'000 € devant être à disposition pour chaque voyageur à indemniser. Cette condition est également remplie par la proposition de règlement qui ne supprime la responsabilité du

chemin de fer en cas d'absence de faute qu'au-delà de 220'000 €.

Selon le droit allemand, la responsabilité pour mise en danger du chemin de fer ne prend toutefois fin qu'à partir d'un montant de capital de 600'000 € (§ 9 de la loi relative à la responsabilité civile, nouvelle version), ce qui, selon la CIV, ne représente pas un problème, mais selon la proposition de règlement qui prévoit déjà une responsabilité pour faute présumée à partir de 220'000 €, et n'admet pas de disposition plus sévère par le droit national (art. 22, al. 1). Une primauté du droit communautaire réduirait ainsi la position juridique des voyageurs lésés en Allemagne.

#### c) *Avances*

La CIV ne prévoit pas d'obligation à verser une avance du chemin de fer, alors que la proposition de règlement reprend cette obligation du droit aérien et la renforce même pour le chemin de fer, en ne prévoyant pas de possibilités de déduction ou de restitution.

#### d) *Transporteurs subséquents*

Comme la CM, la CIV prévoit, elle aussi, en cas de transports subséquents (chaque transporteur participant est partenaire contractuel du voyageur pour la partie du transport assurée par ses soins), que seul le transporteur qui, selon le contrat de transport, devait fournir la prestation de transport au cours de laquelle s'est produit l'accident, est responsable des dommages corporels et des avaries des colis à main (art. 26, § 5, art. 33, § 1, CIV). Or, la proposition de règlement prévoit que les transporteurs subséquents sont toujours responsables solidairement, ce qui entraîne un élargissement et un renforcement considérables de leur responsabilité. En raison de l'obligation de coopérer lors de la réalisation de prestations de transport directes (art. 6), une entreprise ferroviaire ne peut même pas choisir si et avec qui elle veut assurer, en trafic transfrontalier, un transport subséquent et pour qui elle veut assumer une responsabilité solidaire en cas de dommage.

Lorsqu'il y a concordance de responsabilité solidaire et obligation de versement d'une avance, une entreprise ferroviaire peut se voir contrainte, dans une chaîne de transporteurs subséquents, de devoir verser en l'espace de 15 jours – bien qu'elle soit loin de l'endroit de

l'accident – une avance de plusieurs milliers d'euros (en cas de mort d'un voyageur, plus de 20'000 €), à une personne lésée dans un pays lointain.

**e) *Transporteur substitué***

Lorsqu'il est fait appel à un transporteur substitué (art. 3, lettre b) CIV), ce dernier ainsi que le transporteur contractuel répondent solidairement du dommage causé à l'ayant droit (art. 26, § 5, deuxième phrase, CIV). Les détails de la responsabilité et la relation des transporteurs entre eux sont réglés à l'art. 39 CIV de manière similaire à ce qui est prévu dans la CM. La proposition de règlement se contente, par contre, d'indiquer qu'en cas de recours à un transporteur substitué, l'entreprise de transport (contractuelle) demeure responsable de l'ensemble du transport et que les montants maximaux d'indemnisation de la proposition de règlement sont également applicables dans ce cas (art. 20, 22). La proposition de règlement ne se prononce pas en ce qui concerne toutes les autres questions, de manière à ce que l'art. 39 CIV demeure applicable.

**f) *Obligation d'assurance***

La CIV ne connaît pas d'obligation d'assurance pour les chemins de fer, étant donné qu'elle se limite à régler la relation contractuelle entre le transporteur et le voyageur. La proposition de règlement (art. 7.2) concrétise en revanche l'obligation d'assurance définie dans la Directive 95/18 en tant que condition à l'attribution d'une licence en ce qui concerne la responsabilité pour les voyageurs : la protection d'assurance doit être suffisante pour pleinement indemniser tous les ayants droits avec les montants auxquels ils ont droit conformément à la proposition de règlement ; la protection d'assurance minimale s'élève à 310'000 € par voyageur.

L'obligation d'assurance n'est certes pas en collision avec la CIV, mais la manière dont elle est formulée dans la proposition de règlement n'est pas appropriée et une telle assurance ne peut probablement être obtenue sur les marchés d'assurance – dans la mesure où une telle couverture existe – qu'au moyen de primes élevées. La proposition de règlement ne fixe pas le montant minimal de la couverture par « événement dommageable » - comme cela est le cas dans l'assurance responsabilité accidents - (un

tel événement est p. ex. la collision de deux trains), mais par « voyageur ». Ceci a pour conséquence qu'un assureur établit pour la détermination du risque et du montant de la prime des calculs visant à connaître le nombre de voyageurs qui pourraient, au pire des cas, être touchés par un accident. Dans le cas de la collision de deux trains de voyageurs internationaux remplis avec chacun 400 voyageurs, la protection d'assurance minimale s'élèverait à environ 250 millions d'euros pour les voyageurs. A titre de comparaison : en Allemagne, le montant de couverture nécessaire selon le Règlement relatif à la responsabilité civile du chemin de fer s'élève, pour tous les dommages de responsabilité civile découlant d'un accident (donc pas uniquement pour les dommages des voyageurs) à environ 10 millions d'euros cela semble peu, mais est basé sur la considération de politique des transports de ne pas créer sur le marché ferroviaire libéralisé des obstacles trop importants à l'accès de nouvelles entreprises ferroviaires.

Mais malgré le fait que la couverture doit, selon la proposition de règlement, être fixée à un montant particulièrement élevé, elle peut quand même s'avérer insuffisante en ce qui concerne le voyageur individuel : selon le cas, des indemnités pouvant atteindre les millions pourraient être nécessaires pour indemniser les victimes les plus atteintes d'un accident, alors que pour les voyageurs légèrement blessés quelques centaines d'euros suffiront. Dans ce cas, la protection d'assurance doit-elle quand même être limitée à 310'000 € ou doit-elle être augmentée en faveur des plus grandes victimes au moyen des montants de couverture non utilisés pour les voyageurs légèrement blessés ? Dans ce cas, des réglementations de transfert compliquées sont nécessaires qui font paraître judicieux de renoncer à déterminer des montants de couverture par victime et de retourner au lieu de cela au principe éprouvé du montant de couverture par événement et de mettre le montant de couverture total à la disposition des victimes.

Cela signifierait que des énoncés concernant l'étendue de l'obligation d'assurance ne seraient pas introduits dans le règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs, mais que la Directive 95/18 relative aux conditions d'attribution de licences aux entreprises ferroviaires serait concrétisée en ce qui concerne l'obligation d'assurance, notamment en ce qui concerne les

couvertures minimales par événement dommageable.

**g) *Résultat intermédiaire***

La proposition de règlement dévie à plusieurs égards, aux dépens des entreprises ferroviaires, de la CIV et repousse cette dernière en raison de la primauté du droit communautaire. La possibilité prévue par la CIV de tenir compte, dans certaines questions, de différentes traditions juridiques et des différences au niveau de la puissance économique des Etats membres de la COTIF en renvoyant au droit national applicable, est à nouveau rejetée par la proposition de règlement avec ses solutions uniformes pour les Etats membres de l'UE également membres de l'OTIF. Cela conduit, dans différents Etats – par exemple en Allemagne – à une dégradation de la position juridique des voyageurs. L'exigence d'une responsabilité solidaire des entreprises ferroviaires participant à un transport subséquent est particulièrement défavorable et, en tant que résultat, préjudiciable à la coopération. En ce qui concerne le contenu de l'obligation d'assurance, la proposition de règlement reprend l'exemple infortuné du transport aérien et règle ce sujet en relation avec les droits des voyageurs au lieu de le régler dans le cadre des exigences publiques en matière d'attribution d'une licence ferroviaire.

**2. Responsabilité pour les avaries de bagages**

**a) *Bagage à main/colis à main***

Lorsqu'un voyageur a subi (en raison d'un accident) un dommage corporel, le transporteur répond conformément aux art. 33 et 34 CIV des dommages occasionnés aux bagages à main et aux effets personnels jusqu'à concurrence d'un montant de 1'400 DTS/environ 1'700 €. Le transporteur est exonéré de cette responsabilité en cas de présence d'une des causes d'exonération citées sous 1b. En cas de faute grave, la responsabilité du transporteur est illimitée (art. 48 CIV).

La proposition de règlement prévoit dans ces cas une responsabilité de l'entreprise ferroviaire jusqu'à concurrence d'un montant de 1'800 € par voyageur, mais admet uniquement une faute de l'ayant droit en tant que cause d'exonération (art. 8.1, 14.1, 26). Une suppression de la limitation de responsabilité en cas de faute grave de l'entreprise ferroviaire n'est pas prévue.

La responsabilité de l'entreprise ferroviaire est ainsi plus stricte selon la proposition de règlement en cas d'absence de faute ou de faute légère que celle du transporteur selon la CIV ; dans les cas de faute grave, la responsabilité selon la proposition de règlement est moins stricte que selon la CIV.

En cas d'absence d'un dommage corporel en raison d'un accident, le transporteur répond des dommages occasionnés aux colis à main et aux objets que le voyageur avait sur lui uniquement en cas de faute du transporteur (art. 33, § 2 CIV). La proposition de règlement prévoit à l'art. 8.2 une disposition correspondante, cette responsabilité pour faute de l'entreprise ferroviaire étant également limitée à 1'800 €, alors que la CIV prévoit dans ce cas une responsabilité illimitée du transporteur. La responsabilité pour faute du chemin de fer pour les bagages/colis à main et les effets personnels du voyageur est ainsi plus stricte selon la CIV que la responsabilité correspondante prévue dans la proposition de règlement.

**b) *Bagages***

En ce qui concerne les bagages du voyageur, l'art. 36 CIV prévoit une responsabilité indépendante de la faute, qui peut être supprimée entièrement ou partiellement en raison d'une faute du voyageur, de vices particuliers des bagages, de circonstances inévitables ou de risques particuliers dans la sphère du voyageur (vice d'emballage, nature du bagage, objets non admis en tant que bagages). En cas de faute grave du transporteur, la responsabilité de celui-ci est illimitée.

La proposition de règlement prévoit elle aussi une responsabilité indépendante de la faute, la responsabilité étant supprimée uniquement en cas de faute de l'ayant droit. La base de responsabilité est donc plus large que celle selon la CIV.

Le montant maximal de responsabilité s'élève selon la proposition de règlement à 1'300 € par voyageur (art. 9, 14.2), ce indépendamment du nombre de bagages concernés.

La CIV contient des dispositions beaucoup plus différenciées en ce qui concerne le montant maximal de responsabilité (art. 41, 42, 48 CIV). Le transporteur doit indemniser un dommage

prouvé en raison de la perte ou de l'avarie des bagages jusqu'à concurrence d'un montant de

- 80 DTS/environ 100 € par kilogramme de masse brute des bagages ou
- 1'200 DTS/environ 1'440 € par bagage.

Dans le cas de deux valises perdues, le montant maximal de responsabilité s'élève, par conséquent, à environ 2'880 €, donc plus du double du montant selon la proposition de règlement. En cas de faute grave du transporteur, la limitation de la responsabilité est supprimée selon la CIV, mais pas selon la proposition de règlement.

Sans preuve du montant du dommage, le voyageur peut demander, conformément à la CIV, une indemnisation forfaitaire de 20 DTS/environ 24 € par kilogramme de masse brute ou de 300 DTS/environ 360 € par bagage.

Une autre différenciation découle du fait que la CIV contient quelques dispositions de responsabilité particulières pour le transport de véhicules accompagnés (art. 44 à 46 CIV) et renvoie, part ailleurs, aux dispositions relatives à la responsabilité pour les bagages.

En ce qui concerne la responsabilité pour les bagages, la CIV prévoit elle aussi une responsabilité solidaire pour les transporteurs subséquents (art. 38 CIV) et ne diffère donc pas en ce point de la proposition de règlement.

La CIV et la proposition de règlement contiennent, pour les bagages, une responsabilité indépendante de la faute, la proposition de règlement prévoyant en tant que cause d'exonération uniquement une faute de l'ayant droit, alors que la CIV admet également des vices particuliers du bagage ou des circonstances inévitables.

Les montants de responsabilité de la CIV sont beaucoup plus différenciés et avantageux pour le voyageur que ceux de la proposition de règlement. Seule la CIV prévoit une responsabilité illimitée pour les bagages en cas de faute grave du chemin de fer.

### c) *Résultat intermédiaire*

Egalement en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages occasionnés aux bagages et

colis à main, la CIV et la proposition de règlement suivent des voies différentes : les deux réglementations prévoient certes les mêmes critères de responsabilité, mais la proposition de règlement ne contient qu'un critère d'exonération, alors que la CIV en prévoit quatre. Les montants de responsabilité de la CIV sont plus différenciés et presque toujours plus favorables pour le voyageur que ceux de la proposition de règlement. En cas de faute grave du chemin de fer, la responsabilité selon la CIV est illimitée. En cas d'avarie des colis à main et des objets que le voyageur avait sur lui due à une circonstance autre qu'un accident, la CIV prévoit une responsabilité illimitée du chemin de fer pour chaque degré de faute ; la proposition de règlement prévoit, par contre, toujours des montants maximaux de responsabilité. Seule la CIV contient des dispositions particulières pour le transport de véhicules accompagnés.

### 3. Droits du voyageur en cas de retard

#### a) *Le système de la CIV*

La CIV part du principe qu'en cas de retard, de suppression de train et de correspondance manquée, le voyageur a, selon le droit contractuel général, un droit à *exécution ultérieure*<sup>64</sup>. Le cas échéant, le transporteur doit confirmer sur le titre de transport la suppression du train ou la correspondance manquée afin que le voyageur puisse faire valoir le droit y relatif et d'autres droits éventuels (art. 11).

La CIV ne se prononce pas en ce qui concerne le *droit de résiliation du contrat* par le voyageur, mais renvoie, en ce qui concerne les conditions dans lesquelles un prix de transport ou un supplément doivent être remboursés, aux Conditions générales de transport (art. 8, § 2, art. 9, § 1, lettre c) CIV). Celles-ci doivent, par conséquent, également régler les conditions juridiques de la résiliation (remboursement du titre de transport, entièrement ou partiellement, avec ou sans transport de retour au lieu de départ).

64 Cf. *Rapport de l'Office central de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* relatif à la révision de la COTIF – AG 5/6 du 1.10.1999 -, p. 83 (ad art. 11).

La CIV ne prévoit pas de *compensations* en cas de retard<sup>65</sup>.

En revanche, une *responsabilité* limitée est introduite en cas de „inobservation de l'horaire“. Sous ce terme sont résumés la suppression de train, les retards et les correspondances manquées (titre IV, chapitre II avec art. 32 CIV). Dans ces cas, le transporteur répond du dommage occasionné par le fait que le voyage n'a pas pu être poursuivi le même jour. L'*indemnisation* comporte les frais raisonnables occasionnés au voyageur en relation avec l'hébergement et l'information des personnes qui l'attendent (art. 32, § 1 CIV). En tant que résultat, l'*indemnisation des besoins supplémentaires* est limitée aux cas où l'inobservation de l'horaire a pour conséquence que le voyageur ne peut pas atteindre sa destination le jour prévu.

En ce qui concerne les indemnités allant au-delà, l'art. 32, § 3 CIV renvoie au droit national applicable. Ce renvoi devrait avoir trait non seulement à une extension de l'obligation d'indemniser dans les cas particuliers cités à l'art. 32, § 1, première phrase CIV (le voyage ne peut pas être raisonnablement terminé le jour prévu), mais aussi à une extension des cas dans lesquels une indemnisation doit être versée (inobservation de l'horaire, même si le voyageur a encore atteint sa destination le jour prévu). La CIV elle-même ne va donc pas à l'encontre d'une responsabilité plus étendue en cas de retard.

La responsabilité limitée en cas de retard selon la CIV constitue une responsabilité objective, indépendamment de la faute du transporteur. Celui-ci peut toutefois se référer aux mêmes causes d'exonération de la responsabilité que celles valables pour la responsabilité pour les dommages corporels et les avaries des bagages à main en raison d'un accident : circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire, faute du voyageur ou comportement inévitable d'un tiers qui n'utilise pas, en tant qu'entreprise ferroviaire, la même infrastructure (art. 32, § 2 CIV).

En cas de faute grave du transporteur conformément à l'art. 48 CIV, une responsabilité pour retard illimitée est-elle applicable dans les

cas de l'art. 32, § 1, première phrase CIV, lorsque le voyageur ne peut donc pas terminer son voyage le jour prévu ? La réponse dépend de la question de savoir si l'art. 48 peut également être appliqué à des limitations de la responsabilité autres que celles concernant le *montant* et si l'art. 32, § 1, deuxième phrase CIV constitue une norme qui étend la responsabilité ou une norme qui la limite. Le libellé et l'historique de l'art. 48 CIV parlent en faveur du fait de ne pas appliquer cette disposition à la nouvelle responsabilité pour retard de l'art. 32 CIV, inconnue de la CIV jusqu'à la révision de 1999. L'art. 32, § 1, deuxième phrase CIV, définit par ailleurs d'abord les dommages-intérêts à verser dans les cas de la première phrase, et ne constitue donc pas une norme qui limite la responsabilité.

#### b) *Primauté du système de la proposition de règlement*

Les réglementations concernant l'exécution ultérieure ou le retrait déjà traitées en détail sous D II 3 ne sont pas en collision avec la CIV. La même chose vaut pour le système des compensations, si l'on part du principe que la CIV ne veut pas régler définitivement les conséquences juridiques en cas d'inobservation de l'horaire.

La responsabilité pour retard plus sévère de la proposition de règlement est acceptée par la CIV (art. 32, § 3 CIV) ; par ailleurs vaut la primauté générale du droit communautaire (art. 3, § 2 COTIF). Une critique aux réglementations en matière de retard de la proposition de règlement ne doit, par conséquent, pas être formulée du point de vue de la CIV, mais en se référant aux faiblesses de la proposition de règlement.

#### c) *Responsabilité en cas de retard de livraison des bagages*

La proposition de règlement part du principe d'une responsabilité de l'entreprise ferroviaire pour les retards dans le transport des bagages (art. 10), mais ne règle pas les détails. La CIV contient, par contre, non seulement le principe de responsabilité (art. 36, § 1 CIV), mais aussi des montants d'indemnités échelonnés, ce en fonction de l'étendue du retard lors de la livraison du bagage et de la question de savoir si un dommage résultant d'un retard est prouvé ou non (art. 43 CIV). Il existe une disposition propre en ce qui concerne la responsabilité en cas de retard

<sup>65</sup> A ce sujet, commentaire critique dans le *Rapport de l'Office central* (ci-dessus, note de bas de page 64), p. 93. s. (remarque 3 ad art. 32).

dans le cadre d'un transport de véhicules accompagnés (art. 44 CIV).

Etant donné que la proposition de règlement prévoit une responsabilité pour retard dans le cadre du transport de bagages, mais qu'elle ne la concrétise pas, la CIV reste déterminante pour l'application.

#### 4. Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur répond de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport, lorsque ces agents ou autres personnes agissent dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions (art. 51 CIV). La proposition de règlement reprend ce principe général de responsabilité du droit de transport à l'art. 21, al. 1.

La CIV prévoit, par ailleurs, dans certains cas, que d'autres entreprises ferroviaires utilisant le même réseau, ne sont pas considérées comme des tiers, de manière à ce que le transporteur actionné par le voyageur ne peut pas se référer au motif d'exonération « comportement d'un tiers que le transporteur ne pouvait pas éviter » (art. 26, § 2, lettre c) CIV dans le cas de la responsabilité pour les dommages corporels et les dommages occasionnés aux colis à main en raison d'un accident et art. 32, § 3, lettre c) CIV pour la responsabilité en cas de retard vis-à-vis du voyageur). Chaque entreprise ferroviaire répond, par conséquent, vis-à-vis de ses voyageurs, du comportement d'autres entreprises ferroviaires sur le même réseau. Etant donné que la proposition de règlement ne reconnaît de toute manière pas, contrairement à la CIV, un « comportement d'un tiers que le transporteur ne pouvait pas éviter » comme cause d'exonération de la responsabilité, elle peut renoncer à une réversibilité d'exception en ce qui concerne d'autres entreprises ferroviaires empruntant le même réseau.

La CIV déclare, par ailleurs, comme agents du transporteur (art. 51, deuxième phrase CIV) les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle le transport a été réalisé. Le transporteur ne peut donc pas se référer à un comportement d'un tiers que le transporteur ne pouvait pas éviter si le gestionnaire d'infrastructure provoque un accident.

La proposition de règlement considère, en revanche, le *personnel* du gestionnaire d'infrastructure de manière générale comme faisant partie des personnes dont l'entreprise ferroviaire emploie les services (art. 21, par. 2), indépendamment de la question de savoir si elles sont intervenues dans le cadre du transport et si elles ont

agi en exercice de leurs fonctions. Cela va certainement trop loin ; il serait préférable que la proposition de règlement renonce à ce paragraphe et se contente de sa conception, selon laquelle l'entreprise ferroviaire ne peut, de toute manière, pas se référer au comportement ou à la faute d'un tiers (qu'il s'agisse du gestionnaire d'infrastructure ou de son personnel) pour se libérer de sa responsabilité.

La proposition de règlement ne traite, par ailleurs, pas les droits à dommages-intérêts des personnes responsables selon ses dispositions vis-à-vis d'autres personnes (art. 24) ; elle prévoit en outre un droit à compensation de l'entreprise ferroviaire vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure pour les compensations versées aux voyageurs (par. 2), ce indépendamment de la question de savoir qui est à l'origine, en raison de son comportement, de l'obligation de compensation. Il est possible que la proposition de règlement soit basée sur la conception que l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure doivent toujours verser les compensations au voyageur de manière solidaire. Compte tenu de la terminologie peu claire de la proposition de règlement en ce qui concerne les compensations et les indemnités<sup>66</sup>, la question de savoir si le droit à compensation de l'entreprise ferroviaire vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure se rapporte uniquement au versement d'une compensation forfaitaire (indépendante du dommage), conformément à l'art. 15 ou à l'indemnisation illimitée, conformément à l'art. 11, n'est cependant pas éclaircie.

Alors que l'art. 24 se limite à établir un principe pour la relation entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure, dont l'importance et la portée demeurent peu claires, la COTIF contient à ce sujet dans son Appendice E (CUI) des règles juridiques relatives au contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire qui règlent entre autres en détail la responsabilité réciproque entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur (art. 8, 9 CUI). Après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, la CUI sera déterminante pour la responsabilité entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, étant donné que le principe général de l'art. 24 de la proposition de règlement ne voudra certainement pas régler définitivement cette relation<sup>67</sup>.

66 V. note de bas de page 42 a.E. ci-dessus.

67 Cf. également *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (198).

## 5. Obligations et responsabilité du voyageur

La CIV prévoit qu'un voyageur doit être muni d'un titre de transport valable dès le commencement du voyage (art. 9, § 1 CIV), qu'il doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci est établi conformément à ses indications (art. 7, § 3 CIV), qu'il se conforme aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, y compris celles concernant ses bagages (art. 10, 14 CIV), qu'il ne peut pas prendre avec lui des objets ou des animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs (art. 12 CIV), que des marchandises dangereuses ne sont admises en tant que bagages que conformément au Règlement relatif au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID)<sup>68</sup> (art. 12, § 4 CIV), que le voyageur doit surveiller ses bagages à main et les animaux qui l'accompagnent (art. 15 CIV) et qu'il doit indiquer clairement et visiblement sur ses bagages son nom, son adresse et sa destination (art. 20).

Les Conditions générales peuvent prévoir que les voyageurs sans titre de transport valable doivent payer, outre le prix du transport, un supplément et qu'ils peuvent, en cas de refus, être exclus du transport, ce dernier point s'appliquant également aux voyageurs qui représentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou qui incommode de manière insupportable les autres voyageurs (art. 9 CIV). Par ailleurs, l'art. 53 CIV prévoit une responsabilité du voyageur pour tout dommage provenant du fait qu'il n'a pas répondu à ses obligations ou des objets ou animaux qu'ils a pris avec lui ; cette responsabilité est exclue lorsque le voyageur peut se référer à des circonstances inévitables.

La proposition de règlement comporte, en ce qui concerne le voyageur lui-même, des obligations et des sanctions similaires (art. 36), toutefois pas en ce qui concerne les dispositions douanières ou administratives à remplir ainsi que le traitement et la surveillance des bagages et des animaux. La proposition de règlement ne se prononce pas quant à la *responsabilité* du voyageur pour les dommages qu'il a occasionnés.

Ainsi s'ouvre un large domaine où la proposition de règlement est complétée par la CIV, étant donné que la proposition de règlement ne voudra certainement pas exonérer le voyageur de toutes les obligations en ce qui concerne ses bagages et la responsabilité pour les dommages qu'il a occasionnés.

68 RID = Appendice C à la Convention COTIF.

## III. Résultat et évaluation de la comparaison entre la proposition de la Commission et la CIV

La CIV de 1999 se situe à la fin d'un long développement juridique avec de nombreuses réformes plus ou moins prudentes. En ce qui concerne la responsabilité pour les dommages corporels et les conséquences résultant d'un retard, elle définit des normes minimales et laisse aux Etats contractants le soin de définir, en accord avec leurs traditions juridiques et leurs conditions économiques, leurs propres réglementations en matière de responsabilité en faveur des voyageurs.

La proposition de la Commission prévoit, en revanche, des solutions uniformes qui sont, en ce qui concerne les dommages mineurs et moyens, plus favorables pour les voyageurs que les dispositions de la CIV. Dans le domaine des dommages majeurs, la proposition de la Commission supprime toutefois des réglementations nationales plus favorables pour le voyageur.

La responsabilité commune des transporteurs subséquents prévue par la proposition de la Commission également pour les dommages corporels – en relation avec des obligations de coopération, une obligation d'avance de paiement et une obligation d'assurance étendue – aura pour conséquence, que des nouvelles entreprises ferroviaires ne s'engageront qu'avec beaucoup d'hésitations dans le domaine du transport international de voyageurs, même si la libéralisation de ces transports débutera en 2010. Cela vaut en particulier en ce qui concerne la responsabilité étendue et illimitée en cas de retard prévue par la proposition de la Commission.

En ce qui concerne la responsabilité pour les dommages occasionnés aux bagages, la proposition de règlement élargit certes la base de responsabilité à la charge du chemin de fer en prévoyant uniquement une cause d'exonération de la responsabilité. Les montants maximaux d'indemnisation de la proposition de la Commission sont toutefois, dans la plupart des cas, moins favorables pour le voyageur que ceux prévus par la CIV et sont valables même en cas de faute grave du chemin de fer.

Si la proposition de règlement est adoptée, elle supplantera la CIV dans les domaines qu'elle règlera. La CIV peut garder une importance pour la situation juridique du transporteur substitué et pour la responsabilité dans le cadre du transport de véhicules accompagnés, si l'on ne part pas du principe que le silence de la proposition de règlement en ce qui

concerne le transport de véhicules accompagnés signifie que ce type de transport est inclus dans la solution uniforme de la proposition de la Commission et qu'il y est définitivement réglé (art. 22). Par ailleurs, il est possible de se référer à la CIV en ce qui concerne la responsabilité en cas de retard dans le cadre du transport de bagages par chemin de fer, étant donné que la proposition de règlement ne contient à ce sujet que le principe de la responsabilité. En ce qui concerne les obligations du voyageur et sa responsabilité, la CIV conserve son importance, étant donné que la proposition de règlement est incomplète dans ce domaine.

#### F. Evaluation critique de la proposition de règlement

La proposition de règlement n'atteint pas les objectifs qu'elle s'est fixée elle-même. Elle n'harmonise pas le droit ferroviaire et le droit aérien, mais prévoit pour le chemin de fer une responsabilité plus sévère pour les dommages corporels, les dommages occasionnés aux bagages et les dommages découlant d'un retard.

La proposition de règlement ne respecte toutefois pas son objectif de créer un cadre compatible avec la CIV, mais se place sans préavis en situation de primauté vis-à-vis du droit de transport international ferroviaire existant et règle à nouveau les questions fondamentales en matière de dommages corporels et de dommages occasionnés aux bagages – toutefois de manière différente que la CIV. Dans ce contexte, il peut être constaté que la proposition de règlement prévoit certes une responsabilité du chemin de fer plus sévère qu'en trafic aérien, mais qu'à certains égards, elle retombe derrière les normes de la CIV (notamment en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages occasionnés aux bagages).

En ce qui concerne la responsabilité en cas de retard, pour laquelle il existe en effet dans le domaine ferroviaire un besoin de réforme, la proposition de règlement exagère largement avec sa responsabilité illimitée et indépendante de la faute pour tous les dommages occasionnés par un retard, et offre aux voyageurs plutôt des pierres que du pain, étant donné qu'avec la fin des chemins de fer étatiques, les coûts d'une responsabilité aussi étendue (y compris les frais de traitement) ne pourront plus être financés par le budget public et donc être reportés sur le contribuable, mais seront répercutés sur le prix des billets - un résultat

douteux du point de vue économique et de politique juridique<sup>69</sup>.

Contrairement à l'annonce de la Commission, la proposition de règlement ne constitue pas non plus un *cadre* à l'intérieur duquel les Etats membres peuvent maintenir des solutions allant au-delà, conformément à leurs traditions juridiques et à leurs possibilités économiques. Ses solutions uniformes ont plutôt pour conséquence qu'en matière de responsabilité pour les dommages corporels, les solutions donnant un avantage aux voyageurs dans certains Etats membres sont supprimées. Cette manière de procéder est incompatible avec les principes de la subsidiarité et de la proportionnalité (art. 5 du Traité instituant la CE).

La proposition de règlement reprend certes souvent un sujet précis (entreprise ferroviaire de remplacement, responsabilité pour retard de livraison des bagages, droit à compensation de l'entreprise ferroviaire vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure, obligations du voyageur), mais ne contient pas les énoncés nécessaires concernant le sujet respectif. A cette fin, il est quand même nécessaire d'avoir recours au droit de transport international ferroviaire avec ses réglementations.

Il en ressort une multitude de sources juridiques qui ne sont pas appropriées pour réaliser le but de la Commission de procurer au voyageur un aperçu plus précis sur ses droits. Le nombre croissant de sources est déjà critiqué en ce qui concerne le droit aérien<sup>70</sup>, où les conséquences sont toutefois limitées, étant donné que le Règlement 2027/97, nouvelle version, se réfère expressément à la Convention de Montréal. La proposition de règlement relative au transport ferroviaire ne tient, par contre, pas compte, dans ses dispositions, de la CIV, ce qui entraînera, en ce qui concerne l'application, des doutes beaucoup plus importants qu'en trafic aérien.

D'autres instances ont déjà critiqué la proposition de règlement comme étant difficilement compréhensible, contradictoire et mal formulée<sup>71</sup>. Même si la tentative de la Commission de renforcer les droits des voyageurs en trafic international ferroviaire est saluée, la confusion régnant au niveau de la terminologie – tout comme dans le domaine du trafic aérien – est regrettée<sup>72</sup>. La

69 *Pohar*, RRA 2004, 194 (197 sous bb).

70 *Staudinger/Schmidt-Bendun*, VersR 2004, 971 (974 sous IV).

71 *Pohar*, RRA 2004, 194 (195 s., 198).

72 *Schmidt-Bendun*, GPR 2003/04, 193 (198, en haut à gauche et résumé).

proposition de la Commission devrait être remaniée, précisée et alignée à la terminologie de la COTIF ; il conviendrait de prendre soin à ce que, dans le cadre d'une harmonisation des dispositions du droit ferroviaire et du droit aérien, non seulement la rédaction, mais aussi le contenu concordent, afin de parvenir, dans une mesure la plus large possible, à une harmonisation entre le droit ferroviaire et le droit aérien.

Selon l'état actuel, les obligations de coopération détaillées pour les chemins de fer effectuant des transports internationaux, la responsabilité solidaire prévue pour les chemins de fer subséquents à travers toute l'Europe, la responsabilité illimitée pour les retards, indépendamment de la question de savoir qui ou quoi en était l'origine (tant que ce n'était pas le voyageur lui-même), l'obligation d'assurance par voyageur (et non pas par événement) mal conçue et facteur d'augmentation des coûts auront pour conséquence, en cas d'adoption de la proposition de règlement, que seul quelques rares entreprises ferroviaires importantes (et probablement que peu ou aucune des nouvelles) seront en mesure d'effectuer des transports internationaux ferroviaires. Ainsi, les efforts de libéralisation du secteur ferroviaire européen risquent d'échouer, du moins dans le domaine du transport des voyageurs ; une réétatisation des transports ferroviaires ne peut plus être exclue.

### G. Propres propositions

La proposition de la Commission relative à un règlement sur les droits et obligations des voyageurs en trafic international ferroviaire est maintenant soumise. La balle est maintenant dans le camp du Conseil des Ministres et du Parlement européen. Il ressort des premières expériences avec la législation antérieure dans le domaine du trafic aérien et l'intégration nécessaire de la proposition de règlement dans les activités visant à développer le droit communautaire dans le secteur ferroviaire que la proposition doit être remaniée en profondeur au cours de la procédure ultérieure. Dans ce contexte, les propositions suivantes sont soumises :

1. Conformément à son titre, la proposition de règlement doit être concentrée sur les dispositions relatives au droit de transport des voyageurs et, par conséquent, sur le contenu de la relation contractuelle entre les voyageurs et les entreprises ferroviaires/transporteurs. Les dispositions de droit public relatives à la réglementation du secteur ferroviaire, telles que par exemple en ce qui concerne les obligations d'information et de coopération extracontractuelles des chemins de fer ainsi que celles relatives au contenu de

l'obligation de s'assurer et aux obligations en matière de sûreté doivent figurer dans d'autres règlements et directives, p. ex. dans la nouvelle directive détaillée relative à la sécurité du chemin de fer.

2. La CIV a été réformée en 1999 avec une influence déterminante de 21 des 25 Etats membres actuels de l'UE. Après l'entrée en vigueur de la COTIF/CIV et l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF, probablement en 2005, l'UE sera en mesure, avec sa majorité des voix dans les organes de l'OTIF, de réformer de nouveau la CIV selon ses conceptions. Cela différencie la CIV de la CM. Il n'y a, par conséquent, aucune raison d'écarter la CIV au moyen d'une législation concurrente au sein de la Communauté. Cela vaut d'autant plus si l'acte juridique proposé semble précipité, inachevé et comporte de nombreuses contradictions et questions suscitant des réserves.

Il est, par contre, approprié de trouver entre la proposition de règlement et la CIV un *modus vivendi* semblable à celui, dans le domaine du trafic aérien, entre le Règlement 2027/97, nouvelle version et le Règlement 261/2004, d'une part, et la Convention de Montréal, d'autre part.

3. La proposition de règlement devrait, par conséquent, ancrer le principe selon lequel la COTIF/CIV s'applique aux chemins de fer après ratification par les Etats membres, et s'applique à l'UE après l'adhésion de la Communauté à la COTIF. Ce point étant clarifié, la proposition pourrait prévoir des réglementations complémentaires à la CIV, notamment sur les droits des voyageurs en cas de non respect de l'horaire. Sur ce point, la CIV est soit muette (s'agissant d'une réduction du prix du billet en cas de retard) soit reste très vague et renvoie en premier lieu au droit national (p. ex. responsabilité pour les dommages occasionnés par un retard). Ici et par analogie au droit aérien, des compensations forfaitaires et des prestations en dommages-intérêts dont le montant serait limité pourraient être prévues, en tenant compte de la situation du transport ferroviaire et de sa rentabilité limitée.

4. Il n'est pas nécessaire de créer un règlement communautaire contenant de nouvelles dispositions ou des dérogations à la CIV en matière de responsabilité pour les dommages corporels et aux bagages ainsi que pour la livraison retardée

des bagages : la responsabilité pour les dommages occasionnés aux bagages enregistrés est sans doute plus précise et plus sévère dans la CIV que dans l'actuelle proposition de règlement ; en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages corporels, la CIV, en se limitant à définir des normes minimales, s'avère supérieure à la proposition de règlement. En se limitant à définir des normes minimales, la CIV permet aux Etats contractants d'offrir, en fonction de leur tradition juridique et de leur situation économique, une protection plus étendue aux victimes dans le cadre de la définition des dommages réparables et du montant des dommages-intérêts. Il est ainsi tenu compte des principes du droit communautaire en matière de subsidiarité et de proportionnalité.

(Traduction)

### Informations diverses

#### Chemins de fer slovaques, Conférence annuelle pour les grands clients

*Štrbské Pleso, 8-10 novembre 2004*

Comme de coutume, les chemins de fer slovaques (ZSSK) ont organisé, cette année à nouveau, une Conférence pour leurs grands clients, qui s'est tenue au Grand Hotel Patria à Štrbské Pleso.

Après l'ouverture de la Conférence par le Directeur général et Président du Conseil administratif des ZSSK, Monsieur Kužma, Monsieur Reinhardt (UIC, Paris) a informé sur l'état d'avancement des travaux concernant le statut des wagons qui doit tenir compte de la nouvelle situation juridique. Monsieur Mutz (OTIF) a présenté la COTIF 1999.

D'autres exposés étaient consacrés à la position des ZSSK sur le marché des transports de marchandises, à l'information sur les modifications des tarifs des ZSSK 2005, aux projets commerciaux 2005 et au parc de wagons des ZSSK. Un exposé qui a suscité un intérêt important a traité de l'application de la loi sur la taxe à valeur ajoutée en trafic international des marchandises.

La Conférence a été suivie par plus de 200 participants et a rencontré un succès important.

(Traduction)

### Séminaire UIC-CIT-OSJD

*Paris, 1<sup>er</sup> /2 décembre 2004*

#### Optimisation de l'interface des droits du transport CIM/SMGS

Les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2004 s'est tenu à Paris un séminaire sur le thème « Optimisation de l'interface des droits du transport CIM/SMGS », organisé par l'UIC, l'OSJD et le CIT, afin de tirer un bilan intermédiaire du projet du CIT pour une lettre de voiture uniforme commune CIM/SMGS, qui a constitué l'un des principaux résultats de la Conférence internationale sur le droit de transport international ferroviaire initiée par l'OTIF et tenue en octobre 2003 à Kiev. Le séminaire a atteint ces buts, étant donné que toutes les parties participantes semblent disposées à contribuer constructivement au succès du projet du CIT. Le projet doit être achevé au printemps 2006.

Du point de vue de l'OTIF, il convient de retenir ce qui suit :

- (1) En ce qui concerne le thème du séminaire, il a été constaté que le but ne devait en fait pas consister à optimiser l'« interface » entre les deux systèmes de droit de transport CIM et SMGS, ce qui n'avait en soi aucun sens. Mais étant donné qu'il faudra s'accommoder de leur existence à court terme, il s'agit de trouver rapidement, dans un premier temps, un « point de jonction optimal ».
- (2) L'OSJD et la Russie font certes preuve de davantage de flexibilité, mais insistent cependant sur leur situation particulière, avec des parcours très longs et une très forte proportion du trafic marchandises. Le SMGS a fait ses preuves. Il ne peut y avoir, par conséquent, qu'un processus de rapprochement lent qui n'avance que dans la mesure où il bénéficie d'un soutien politique.
- (3) L'UE montre peut d'intérêt à une base juridique multilatérale. Dans la mesure où elle veut asseoir son droit communautaire dans les pays voisins, elle préconise des « améliorations sur mesure », en premier lieu sur une base bilatérale. C'est la raison pour laquelle l'adhésion de l'UE à la COTIF est importante, en supposant que du moins pour le trafic international ferroviaire de l'UE, la COTIF deviendra l'instrument multilatéral pour les besoins transfrontaliers. Ce point de vue doit absolument être mis en avant lorsque

- apparaissent des propositions (Russie) tendant à inviter l'UE à participer directement à l'OSJD.
- (4) Pour les chargeurs/commissionnaires de transport, la discussion concernant la CIM/le SMGS est de toute façon trop éloignée des réalités quotidiennes. Leur souci porte sur les différentes entraves au déroulement des transports souvent dues à une bureaucratie inutile. D'autre part, les commissionnaires de transport ont, comme cela est suffisamment connu, souvent une position ambivalente en ce qui concerne la réexpédition, étant donné que sur la base de deux systèmes de droit de transport, celle-ci s'avère lucrative.
- (5) Ainsi la question de l'importance du droit de transport, donc de la COTIF et, par conséquent, de l'OTIF, est posée : dans quelle mesure ont-elles une importance pour la pratique ? Reconnaît-on à leur niveau les véritables problèmes et besoins ? La problématique douanière doit en tout cas être intégrée. De ce point de vue, il existe un consensus en ce qui concerne l'utilité d'une lettre de voiture uniforme commune, à condition qu'elle soit reconnue par toutes les parties comme document d'envoi douanier et qu'elle soit utilisée réciproquement avec, le cas échéant, une différence au niveau de la responsabilité. Le problème de la langue semble, par ailleurs, être d'une importance particulière.
- (6) La question de l'ouverture de la COTIF sur la base de la COTIF 1999, notamment dans l'optique de la CIM 1999 et de son article 1<sup>er</sup>, § 2, suscite un grand intérêt. Les conditions pour une application de la CIM dans l'espace de l'OSJD sur les axes eurasiatiques doivent être examinées d'urgence, notamment la question de savoir si les Etats concernés à l'intérieur de l'espace de l'OSJD sont disposés à assurer le soutien politique nécessaire.
- (7) A cela sont liées d'autres questions :
- Dans quelle mesure une différenciation entre le „véritable“ droit de transport international ferroviaire et un droit plutôt „régional“ (v. UE) est-elle nécessaire ?
  - Dans quelle mesure des organisations internationales autres que l'OTIF, l'OSJD, la CEE/ONU (p. ex. la CESAP) doivent-elles être impliquées ?
- (8) Il devrait néanmoins exister de bonnes chances d'introduire la CIM 1999 en transport intermodal des marchandises comme une réglementation pour le trafic international ferroviaire applicable « quelque part », ce dans le sens d'une base uniforme – supportée et développée par un « législateur uniforme » qui pourrait probablement être également défini comme un « réseau » d'organisations internationales.
- (9) Cela pourrait en tout cas constituer, à l'avenir, en y intégrant l'UE, le principal défi pour l'OTIF. De quelle manière un tel « législateur uniforme » pour les transports internationaux ferroviaires peut-il être établi ; comme peut-il être développé étape par étape conjointement avec l'OSJD, la CEE/ONU ? Il serait, le cas échéant, nécessaire de développer rapidement à ce sujet une stratégie qui puisse être communiquée.

(Traduction)

## Bibliographie

**Andresen Bernd/Valder Hubert**, *Speditionen-, Fracht- und Lagerrecht* (Droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entrepôt), Manuel du droit de transport avec commentaires, ouvrage en feuillets mobiles, Editions Erich Schmidt, 864 pages, ISBN 3 503 05904 0

En raison de la réforme du droit de transport en Allemagne en 1998, il a été nécessaire de restructurer le Manuel du droit des entreprises de commission de transport, du fret et l'entrepôt créé par M. Erich Krien. La collection des dispositions légales et des conditions générales comporte en premier lieu les bases de droit de transport, y compris les conditions d'assurance applicables. La partie du commentaire a été élargie. En raison de leur participation au sein de la commission d'experts chargée de la réforme du droit de transport en Allemagne et par leur activité pratique en tant qu'avocats, les auteurs sont particulièrement qualifiés.

L'ouvrage sous forme de feuillets mobiles, paru pour la première fois en l'an 2000, est complété, en cas de besoin, par des livraisons continues, l'état actuel incluant la livraison 1/04.

Le commentaire des §§ 407 à 475 du Handelsgesetzbuch (Code de commerce) tient compte de la jurisprudence prononcée entre temps, des essais juridiques dans des revues spécialisées et des mélanges ainsi que des

nouveaux commentaires et rend ainsi de manière fiable l'état de la doctrine. Malgré les difficultés de la matière, la situation juridique est présentée de manière compréhensible pour tous.

Le Manuel s'adresse en tant qu'outil de travail à tous les praticiens et juristes oeuvrant dans le domaine du droit de transport que ce soit dans des entreprises, des assurances, auprès de tribunaux ou dans des associations. Par la présentation sous forme de feuillets mobiles, l'actualité est toujours assurée, des renvois facilitent les comparaisons juridiques, notamment celles avec les dispositions concernant le transport international. Le commentaire détaillé des Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (Conditions générales des entreprises de commission de transport) fournit une réponse rapide à toutes les questions de la pratique quotidienne d'une entreprise de commission de transport ou d'entreposage. Cet ouvrage ne doit manquer dans aucune bibliothèque de droit de transport de langue allemande.

(Traduction)

**European Railway Legislation Handbook/Handbuch der Europäischen Eisenbahn-Gesetzgebung/Manuel de Droit Ferroviaire Européen**, publié par la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER), ISBN 3-7771-0314-4, Eurailpress, Tetzlaff-Hestra GmbH & Co. KG, Hambourg, € 64.-

Comme le laisse supposer le titre en trois langues, il s'agit, dans le cas de cette publication de la CER<sup>1</sup> d'un document de référence juridique trilingue. Il est constitué d'une introduction et de trois parties. Dans l'introduction ainsi que dans les parties I et III, les différentes versions linguistiques – anglais, allemand et français - sont classées l'une après l'autre.

La volumineuse deuxième partie contient le recueil des textes proprement dits mais, pour des raisons de place, uniquement en anglais. Les 16 actes juridiques de la CE (directives, règlements, décision) introduits dans le recueil sont reproduits du Journal officiel de l'Union européenne ; quatre actes juridiques paraissent par

ailleurs dans des versions consolidées telles qu'elles ont été élaborées par les institutions européennes. Le fait que le recueil de textes se limite à une seule langue ne porte pas atteinte à l'utilité du manuel, étant donné que les textes juridiques de la Communauté européenne (CE) sont disponibles dans toutes les langues sur le site Internet de l'Union européenne.<sup>2</sup>

En outre, quatre textes publiés par la CER en accord avec d'autres organisations sectorielles ont été intégrés dans le manuel.

La constatation des auteurs de l'avant-propos, J. Ludwig et D. Brinckman-Salzedo, que le cadre juridique pour les activités ferroviaires au 21<sup>ème</sup> siècle est en grande partie défini par la législation européenne doit être approuvée, sous réserve de la réglementation de la COTIF applicable à une communauté d'Etats plus large. L'ouvrage répond au besoin qui en découle : il fournit à l'utilisateur un bon aperçu du droit créé en matière ferroviaire dans le domaine de la CE.

Dans l'introduction sont présentés de manière claire la procédure de législation et le rôle des différents organes de la CE. Viennent ensuite des explications récapitulatives sous le titre « Evolution vers un marché unique européen ». Dans cette partie sont tout d'abord présentés la situation de départ, notamment l'évolution négative du trafic ferroviaire en comparaison avec le trafic routier ainsi que les problèmes qui y sont liés. Par ailleurs sont abordés les différentes étapes et les différents domaines réglés par les normes de la CE.

Les explications ont trait dans les chapitres 1 à 4 aux premières réformes (Directives 91/440, 95/18 et 95/19), le premier paquet ferroviaire (Directives 2001/12, 2001/13 et 2001/14), les Directives concernant l'interopérabilité (Directives 96/48 et 2001/16) et le deuxième paquet ferroviaire (Directives 2004/49, 2004/50 et 2004/51, Règlement 881/2004). Au départ, la recommandation de la Commission relative à l'adhésion à la COTIF en a également fait partie. Plus tard, ce sujet a été retiré du paquet et est devenu l'objet d'une décision à part.

Les chapitres 5 à 7 ont trait au réseau trans-européen de transport, à des dispositions juridiques supplémentaires qui parachèvent le cadre juridique (services publics, marchés publics, statistiques ferroviaires) et la législation environnementale concernant le secteur des transports (bruit dans l'environnement, émissions diesel, responsabilité environnementale).

1 Au sein de la CER se sont réunies 40 entreprises de transport ferroviaires et compagnies d'infrastructure issues des Etats membres de l'UE, des Etats qui se préparent à adhérer à l'UE (Bulgarie, Roumanie et Croatie) ainsi que de la Norvège, de la Serbie et Monténégro et de la Suisse, v. [www.cer.be](http://www.cer.be)

2 [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) ou directement [www.europa.eu.int/eur-lex/de/index.html](http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/index.html)

Suite aux explications concernant les normes de la CE sont brièvement présentés au chapitre 8, sous le titre « Accords sectoriels » d'une part deux chartes initiées par les associations ferroviaires (CER/UIC/CIT), à savoir la « Charte Qualité Fret » et la « Charte des Droits des Passagers »<sup>3</sup> et d'autre part deux accords conclus entre la CER et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant les conditions-cadres sociales (licences des conducteurs et conditions de travail des personnels dans les services transfrontaliers).

La partie III – « Recueil de la législation ferroviaire communautaire » constitue un complément utile aux explications (partie I) et au recueil de textes (partie II). Sous ce titre sont énumérés selon les thèmes, c'est-à-dire selon l'objet de réglementation, d'une part des actes juridiques et d'autre part des cas traités par les tribunaux.

Le Manuel peut être recommandé en tant qu'ouvrage standard à tous ceux qui oeuvrent dans le domaine ferroviaire et recherchent à s'orienter dans la législation ferroviaire communautaire.

(Traduction)

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

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3056/2004, p. 729/730 – Ferroviaire : un grand vent de liberté. Adieu monolithisme ... ; Légère et court vêtue ... (M. Tilche)

*CIT Info*, Berne, N° 5/2004, Le nouveau modèle de la lettre de voiture CIM / Das neue Muster des CIM-Frachtbriefes / The new design of the CIM Consignment Note (H. Trollet)

*Idem*, n° 6/2004, La proposition de règlement sur les droits des voyageurs de la Commission européenne. La vue sous l'angle du droit du transport international ferroviaire / Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung über die Fahrgastrechte aus der Sicht des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes / The European Commission's proposal on passengers' rights. Its relationship with the law of international carriage by

rail (R. Freise)<sup>1</sup>; Wagenrecht: Sécurité juridique dans le droit des wagons. Nouveaux modèles de coopération dans la gestion internationale des wagons. La transposition du nouveau droit des wagons progresse / Wagenrecht : Rechtssicherheit im Wagenrecht. Neue Kooperationsmodelle im internationalen Wagenmanagement. Die Umsetzung des neuen Wagenrechts schreitet voran / Wagon law: Legal certainty for wagon law. New ways of managing the international wagon fleet. The implementation of the new wagon law progresses

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 11/2004, S. 39-42 – Fokus auf Tanks (J. Conrad)

*Internationales Verkehrswesen*, Hamburg, Nr. 10/2004, S. 461-463 – Neue Vorschriften zum Transport von Gefahrgut auf Straße und Schiene. Geänderte ADR und RID gelten ab Januar 2005 (N. Müller)

*Idem*, Nr. 12/2004, S. 552/553 – Vor einer Renaissance des Schienengüterverkehrs? Erfahrungen und Überlegungen zum Demonstrationszug „Asien-Europa-Express“ (H. Nowak); S. 559 – Vorhersehbarkeit der nationalen Vorschriften muss gewährleistet sein. Zulassung von Fahrzeugen in Europa (Ch. Müller); S. 560 – Interoperabilität nicht um jeden Preis (K. Zapp); S. 564 – Aktuelle Trends in der Speditionsversicherung (P. Kollatz)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 10/2004, S. 377-393 – Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? (R. Freise)

*Uniform Law Review / Revue de droit uniforme*, Rome, n° 2004-3, p. 547-556 – The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment : a Belgian Perspective (G. Mauri, B. Van Isterbeek); p. 557-572 – Rights of Financiers in Aircraft : a Finnish Perspective on the 2001 Cape Town Instruments (H. Wassgren)

3 Pour une information plus précise, voir dans CIT Info 5/2004 „Du caractère obligatoire de la Charte pour services voyageurs par chemin de fer“ et „Mise en oeuvre de la responsabilité étendue en cas de retards“

1 Résumé de l'étude publiée dans la revue „Transportrecht“ et dans ce Bulletin