



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

**Bulletin**  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**1/2005**

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

## Sommaire

### Communications de l'Office central

#### Adhésion à la COTIF

Estonie, p. 1

#### Ratification du Protocole 1999

Norvège, p. 1

#### Monsieur Wieger Johannes Visser

Conseiller honoraire de l'OTIF, p. 2

### Organes de l'OTIF

#### Office central

Changement à la direction de l'Office central, p. 2

### Marchandises dangereuses

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

Genève, 29.11-7.12.2004, p. 3

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

Teplice, 23/24.2.2005, p. 5

#### Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 7-11.3.2005, p. 6

### Autres activités

#### OTIF - UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF) – Rome, 21-25.2.2005 – p. 8

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 15-17.2.2005 – p. 9

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

Groupe des chemins de fer – Paris, 1/2.2.2005 – p. 10

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

Rencontre OTIF-OSJD – Varsovie, 26.1.2005 – p. 10

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

Lettre de voiture uniforme CIM/SMGS – Groupe de travail élargi – Berne, 8-10.2.2005 – p. 11

### Etudes

**Prof. honoraire Dr Kurt Spera**, Le transport ferroviaire libéralisé face à la concurrence, p. 12

### Jurisprudence

Landgericht Frankfurt-sur-le-Main – Arrêt du 15.10.2003 – Transport de voyageurs – Actions en raison d'un retard (droit national) – p. 16

### Informations diverses

#### Forum Transport & Logistics 2005

Bruxelles, 15.2.2005, p. 24

### Bibliographie

**Allégret Marc, Taïana Philippe**, Transport ferroviaire interne, Juris-Classeur commercial, fascicule 630 (11, 2004 - mise à jour au 30.9.2004), p. 24

**Kunz Wolfgang** (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 17<sup>ème</sup> livraison complémentaire, état 30.9.2004, p. 25

Langenscheidt Collins Active German-English/English-German Dictionary (Dictionnaire Langenscheidt Collins allemand-anglais/anglais-allemand), p. 25

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 26

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)

# 1/2005

113<sup>e</sup> Année – Janvier - Mars

## **Bulletin des transports internationaux ferroviaires**

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

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

### **Communications de l'Office central**

#### **Adhésion à la COTIF**

##### **Estonie**

Le Gouvernement de l'Estonie a adressé, le 19 janvier 2005, une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. Le Secrétariat de l'OTIF qui, conformément à l'article 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole 1999) portant modification de la COTIF, assume les tâches du Gouvernement dépositaire, a communiqué aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF la demande d'adhésion par lettre circulaire du 28 janvier 2005.

Dans la note sur la situation des entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux jointe à la demande d'adhésion conformément à l'article 23, § 2 COTIF 1980, il est précisé que l'Estonie soumettra à la COTIF la ligne du corridor paneuropéen 1 Tallinn-Tapa-Tartu-Valga (272,9 km).

La demande est admise de plein droit six mois après la présente notification, soit le 28 juillet 2005, sauf opposition formulée auprès du Dépositaire provisoire par cinq Etats membres.

Etant donné que la demande est faite après l'ouverture à la signature du Protocole 1999 mais avant son entrée en vigueur, l'adhésion vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur du Protocole 1999 (art. 3, § 4 du Protocole 1999).

#### **Ratification du Protocole 1999**

##### **Norvège**

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 Norvège a déposé, le 27 janvier 2005, son instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire<sup>1</sup>.

<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.

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 Norvège est le 24<sup>ème</sup> Etat à avoir ratifié le Protocole 1999.

### **Monsieur Wieger Johannes Visser Conseiller honoraire de l'OTIF**

En reconnaissance de ses contributions exceptionnelles pour une meilleure sécurité du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et son engagement infatigable en faveur de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), le Directeur général du Secrétariat de l'OTIF a décerné, le 10 mars 2005, à l'occasion d'une cérémonie, le titre de Conseiller honoraire de l'OTIF à Monsieur Wieger Johannes Visser.

Monsieur Wieger J. Visser a représenté pendant plus de trente ans les Pays-Bas et par la suite l'Union internationale des chemins de fer (UIC) à la Réunion commune RID/ADR/ADN et à la Commission d'experts du RID.

Il a été, de 1984 à 1995, Président de la Réunion commune et de 1999 à 2004 Vice-président de la Commission d'experts du RID et a ainsi largement contribué, au cours de cette période, au développement juridique dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. En temps que Président du Groupe de travail « Restructuration du RID », il a contribué de manière décisive au succès de la restructuration du RID.

Monsieur Visser a, par ailleurs, au cours de nombreuses années, soutenu l'OTIF au Sous-comité d'experts de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses et a représenté l'OTIF dans les Groupes de travail des citernes et des emballages de ce comité. Il a également représenté l'OTIF à la commission pour les marchandises dangereuses de la Commission européenne. Cela a été possible du fait que Monsieur Visser n'est pas un représentant typique d'une association, pour lequel ne comptent que les intérêts de l'association, mais un défenseur de la sécurité des transports de marchandises dangereuses.

Il a participé en tant que conférencier compétent aux cours de formation de l'OTIF. Avec ses connaissances en chimie et en technique des citernes, il a toujours été un conseiller précieux pour les collaborateurs du service des marchandises dangereuses du Secrétariat.

Monsieur Visser s'est donc engagé avec succès non seulement pour des progrès décisifs dans le domaine des marchandises dangereuses, mais aussi pour la renommée de l'OTIF dans le domaine des transports.



Photo: Jochen Conrad

Directeur général du Secrétariat de l'OTIF,  
Stefan Schimming (gauche) et  
Wieger Johannes Visser (droite)

## **Organes de l'OTIF**

### **Office central**

#### **Changement à la direction de l'Office central**

Au cours de la session extraordinaire qu'il a tenue le 1<sup>er</sup> juillet 2004, le Comité administratif de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) a nommé M. Stefan Schimming, Allemagne, au poste de Directeur général de l'Office central pour la période 2005 à 2009.

Après des études supérieures de droit et de l'histoire concentrées sur le droit international et le droit européen, M. Schimming est entré en avril 1982 dans les services du Ministère fédéral des transports où il a travaillé dans différents départements (transport maritime, affaires internationales). Dans les années 1992 à 1997, il était Chef de la division "Transport" à la Mission permanente de l'Allemagne auprès de l'ONU et des Organisations internationales à Genève. De retour à la capitale, il a été nommé Chef du bureau du Secrétaire d'Etat au Ministère fédéral des transports. Avant sa prise de fonctions à l'OTIF, M. Schimming était Chef de la Section des transports, de la construction et du logement à la représentation permanente de l'Allemagne près de l'Union européenne à Bruxelles.

A partir du moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1999, M. Schimming exercera les fonctions de Secrétaire général et ce jusqu'à l'expiration de la période pour laquelle il a été élu.

M. Schimming remplace M. Hans Rudolf Isliker (Suisse), dont le mandat (2000-2004) venait à échéance le 31 décembre 2004.

## Marchandises dangereuses

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

26<sup>ème</sup> session

*Genève, 29 novembre – 7 décembre 2004*

Les experts ou observateurs de 26 pays et 30 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé à cette dernière session (4<sup>ème</sup>) de la période biennale 2003-2004, consacrée à la finalisation de la 14<sup>ème</sup> révision du Règlement type de l'ONU (v. Bulletins 3/2003, p. 54-56, 1/2004, p. 3-8 et 3/2004, p. 50-51).

Les principales modifications de cette 14<sup>ème</sup> révision qui sera intégrée dans les règlements modaux (maritime, aérien, routier, ferroviaire et voies de navigation intérieure) au 1<sup>er</sup> janvier 2007, portent principalement sur les points suivants :

- tableau de classification par défaut des artifices de divertissement, c.à.d. classification par analogie, sans qu'il soit nécessaire d'exécuter des

épreuves, mais avec l'accord de l'autorité compétente

- révision de la classe 6.2 (matières infectieuses) ; l'exemption des cultures de matières infectieuses de la catégorie B, considérées comme non dangereuses, mais soumises à des conditions d'emballage spéciales a particulièrement été controversée ; le Sous-comité a par ailleurs déploré la décision de l'OACI d'intégrer cette révision dans un supplément à l'édition 2005, créant ainsi une disharmonie sur le plan multi-modal
- les incontournables amendements aux dispositions de la classe 7 (matières radioactives)
- les inévitables modifications de l'instruction d'emballage P200 pour les bouteilles à gaz
- l'alignement du Règlement type de l'ONU sur les règlements terrestres pour exempter des dispositions sur la sûreté les matières emballées en quantités limitées et les colis exceptés de matières radioactives, décision très controversée étant donné qu'elle a été prise sur la base d'une demande de clarification orale.
- la révision des dispositions sur le chargement.

En ce qui concerne les matières dangereuses pour l'environnement et plus particulièrement les polluants marins ou aquatiques, des décisions importantes ont été prises ou reconsidérées. L'on a convenu, avec l'accord de l'OMI, d'utiliser le terme générique de « polluant aquatique ». L'on a également décidé de ne pas identifier dans le document de transport ces polluants s'ils relèvent des classes 1 à 8, étant donné qu'ils sont considérés a priori en tant que tels, ni de les étiqueter conformément au SGH (Système général harmonisé de classification et d'étiquetage). Seuls les polluants de la classe 9 en quantités supérieures à 5 kg/5 litres en emballages simples ou en emballages intérieurs d'emballages combinés devront porter cette étiquette. Cette décision, aussi très controversée, pourrait bien être remise en question dans la prochaine période biennale. Une liste des polluants aquatiques devra encore être élaborée.

La question de savoir s'il conviendrait de porter de nouveau la question de l'épreuve de vibration au programme de travail de la prochaine période biennale n'a pas obtenu de majorité (partage des voix). Elle n'y figurera donc pas.

Finalement les thèmes des matières emballées en quantités limitées et des épreuves de compatibilité ont été reportés à la prochaine période biennale.

## Convention mondiale sur le transport de marchandises dangereuses

Nous reproduisons in extenso la partie du rapport de cette session sur cette intéressante discussion :

« Le représentant du CEFIC a indiqué que les organisations co-autrices du document soumis à la dernière session soutiennent la proposition de l'Italie pour une convention mondiale car le transport multimodal se développe continuellement et les différences actuelles entre les réglementations internationales applicables aux différents modes de transport et les règlements nationaux leur posent des difficultés considérables à l'échelon mondial.

La représentante de l'OACI a présenté les vues du Bureau juridique de son organisation sur la question, en indiquant en particulier que si une telle convention était envisagée, il conviendrait de définir les modalités pour que l'OACI puisse continuer à exercer sa responsabilité de définir les normes de sécurité applicables au transport aérien.

Plusieurs experts ont appuyé le principe d'une telle convention. Ils ont indiqué qu'actuellement le transport international des marchandises dangereuses est régi par plusieurs instruments juridiques applicables aux cinq modes de transport (maritime, aérien, routier, ferroviaire, fluvial), ce qui les oblige à établir des traductions pour cinq textes législatifs volumineux différents reprenant chacun pour l'essentiel le Règlement type de l'ONU mais les obligeant cependant à tenir compte mode par mode de différences parfois minimes. Ils estimaient également que le manque de simultanéité dans la mise en œuvre des dispositions du Règlement type de l'ONU au niveau mondial, par le biais des réglementations nationales et internationales modales entraînaient des difficultés juridiques importantes pour le transport multimodal international et la coopération intergouvernementale.

L'expert de la Chine a indiqué que son pays applique les Recommandations de l'ONU pour les transports internationaux principalement pour les transports maritime et aérien mais qu'il manque un cadre juridique pour les transports internationaux pour les autres modes de transport et qu'il appuie en conséquence l'idée d'une convention globale internationale.

D'autres experts ont estimé que le système actuel de recommandations est satisfaisante parce qu'il permet à chaque pays ou chaque région d'adapter sa réglementation applicable au transport terrestre de manière souple

tout en assurant un cadre global harmonisé pour les transports transcontinentaux par le biais du Code IMDG et les Instructions de l'OACI.

Un membre du secrétariat a indiqué que le problème actuel à résoudre, dans le cadre de la globalisation du commerce, n'est pas tellement celui des transports unimodaux, qui sont effectivement régis de manière satisfaisante pour les transports maritimes et aériens et aux niveaux national et régional pour les transports terrestres sur la base des Recommandations de l'ONU, mais plutôt celui des transports multimodaux parce qu'à l'échelon mondial en début et en fin de transport maritime ou aérien, la réglementation terrestre est rarement alignée dans le temps et en substance sur les réglementations maritimes et aériennes.

En réponse à des questions posées, il a indiqué que (1) une convention internationale comporte normalement un accord proprement dit et des annexes avec des procédures d'amendements spécifiques ; (2) les procédures d'amendements des annexes sont plus souples que celles de l'accord proprement dit et sont contenues dans l'accord suivant la volonté des négociateurs ; (3) une convention applicable au transport international n'altère en rien le droit des États à réglementer comme bon leur entend le transport national effectué sur leurs territoires, (4) une convention internationale peut prévoir des dispositions selon lesquelles les parties contractantes peuvent réglementer de manière régionale le transport terrestre dans des conditions différentes ; (5) une convention internationale ne remettrait pas nécessairement en cause le rôle de l'OMI ou de l'OACI, dans la mesure où elle pourrait prévoir soit de faire référence au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI pour les transports maritime et aérien, soit de prévoir que les dispositions relatives aux modes maritimes et aériens soient édictées par l'OMI et l'OACI.

Il a également rappelé la résolution 1975 (LIX) du Conseil économique et social qui priait le Comité d'étudier en consultation avec les autres organes concernés, notamment la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), l'OMI, l'OACI, l'IATA et les commissions régionales, la possibilité d'une approche commune pour la rédaction d'une convention internationale sur le transport des marchandises dangereuses pour tous les modes de transport qui tiendra compte du champ d'application général d'une convention future sur le transport international multimodal. Il n'avait jamais été donné vraiment suite à cette demande, le prétexte étant qu'à l'époque, les réglementations modales étaient trop différentes les unes des autres, ce qui n'est plus le cas à l'heure actuelle.

Le Sous-Comité a finalement décidé que la question devrait être discutée plus profondément au cours de la prochaine période biennale. Il a prié le secrétariat de préparer des documents pour l'élaboration éventuelle d'une telle convention et de consulter à ce sujet les organes intéressés du système des Nations Unies, notamment l'OMI, l'OACI, l'AIEA et les commissions régionales. Parallèlement, le Sous-Comité devrait étudier des alternatives à une convention afin d'améliorer à l'échelon mondial la garantie d'une harmonisation simultanée des dispositions législatives applicables au transport international des marchandises dangereuses dans tous les pays par tous les modes de transport.

Il a également souligné qu'à l'échelon euroasiatique, la CEE/ONU et la Commission économique et sociale de l'Asie et du Pacifique (CESP) travaillent sur des projets de développement de corridors pour développer les transports terrestres euroasiatiques. Une fois les projets d'infrastructure déterminés, il serait souhaitable, pour la facilitation des transports, d'harmoniser les conditions de transport. S'il n'existait pas de cadre juridique global pour le transport international, il serait probablement nécessaire d'utiliser les cadres juridiques unimodaux régionaux existants comme l'ADR pour le transport routier. »

#### **Programme de travail pour la période biennale 2005-2006**

- Transport de gaz (harmonisation et normalisation)
- Inscription, classement et harmonisation avec le SGH (y compris liste des polluants aquatiques)
- Emballages (y compris les performances sur les emballages et révision du chapitre 6.3)
- Quantités limitées
- Coopération avec l'AIEA
- Amélioration de la communication des dangers
- Principes directeurs pour le Règlement type
- Convention mondiale pour le transport international de marchandises dangereuses ou autres options pour faciliter l'harmonisation globale et l'application
- Amendements divers au Règlement type, si nécessaire.

Le rapport complet figurera sur le site Internet de la Division des transports de la CEE/ONU [www.unece.org/trans/danger/danger.htm](http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm).

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

*Teplice (République Tchèque), 23/24 février 2005*

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

- 41<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (Meiningen, 15-18.11.2004 ; v. Bulletin 4/2004, p. 82-85),
- Session du Sous-comité d'experts de l'ONU (Genève, 29.11-7.12.2004 ; v. p. 3).

Le groupe d'experts a examiné ensuite les propositions soumises à la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 7-11.3.2005 ; v. p. 6) qui étaient pertinentes pour l'UIC et sur lesquelles il a pris position.

Dans le contexte de la réunion conjointe avec le Groupe de synthèse de l'UIC (questions politiques et stratégiques), les deux groupes ont été informés sur la nouvelle organisation de l'UIC et dont la Commission « Fret » s'appellera dorénavant « Forum Fret ». Les travaux de l'UIC devraient à l'avenir être traités non plus au sein de groupes de travail se réunissant régulièrement, mais en principe sous forme de projets et les structures devraient dans l'ensemble être soumises à une cure d'amaigrissement...

Dans cette optique la collaboration future des deux groupes, aux fins notamment de mieux délimiter les compétences des deux groupes et d'éviter les doublons, étaient particulièrement d'actualité. Si la Section « Qualité » qui regroupe actuellement les deux groupes est provisoirement maintenue, il y a tout lieu cependant de penser qu'une fusion des deux groupes pourrait s'avérer inéluctable. Malgré cette épée de Damoclès, 11 réseaux contre 8 réseaux ont refusé cette fusion. En conséquence, les règlements intérieurs des deux groupes devront être mieux délimités. Le nouveau représentant de l'UIC dans les réunions internationales (M. Heintz, SNCF), qui est membre des deux groupes, veillera dans son nouveau rôle de communicateur, à ce que des travaux sur le même sujet ne soient plus traités dans les deux groupes.

La prochaine réunion du groupe d'experts aura lieu les 9 et 10 novembre 2005 en Pologne.

## Réunion commune RID/ADR/ADN

*Genève, 7-11 mars 2005*

Les experts de 26 Gouvernements, dont celui des Etats-Unis d'Amérique, de la Commission européenne et de 13 Organisations internationales non gouvernementales ont participé aux travaux de cette session présidée par Monsieur C. Pfauvadel (France). (Le rapport complet de cette réunion figurera sur le site Internet de la Division des transports de la CEE/ONU pour les langues française, anglaise et russe et sur celui de l'OTIF pour la langue allemande).

### Interprétation du RID/ADR/ADN

#### Mesure transitoire pour les étiquettes de danger

Dans le contexte de la modification des étiquettes de danger pour la classe 7 (matières radioactives), la mesure transitoire adaptée avait conduit à des interprétations divergentes entre la Commission d'experts du RID et le WP.15 (ADR). Alors que la Commission d'experts du RID avait été d'avis que cette mesure transitoire comprenait également les étiquettes de danger qui ont été modifiées en corrélation avec la restructuration (indication de la classe dans le coin inférieur), le WP.15 avait estimé qu'avec l'adaptation de la mesure transitoire, les étiquettes qui ne présentent pas le numéro de classe dans le coin inférieur ne peuvent plus être utilisées.

La Réunion commune a fait il est vrai sienne l'interprétation du WP.15, mais elle a cependant jugé nécessaire de préciser les étiquettes concernées dans la mesure transitoire, notamment qu'elle s'applique aussi aux plaques-étiquettes pour les envois autres que les colis et petits conteneurs. De surcroît, la mesure a été limitée dans le temps, la date d'échéance ayant été choisie en tenant compte de celle fixée par le Comité d'experts de l'ONU pour le remplacement de l'actuelle étiquette de la classe 5.2 (peroxydes organiques) par un nouveau modèle à partir de 2007. La prescription visant à autoriser les anciennes étiquettes « jusqu'à épuisement des stocks » a ainsi été abandonnée.

En ce qui concerne le problème des stocks de marchandises dangereuses et étiquetés suivant des prescriptions anciennes, notamment des explosifs et munitions militaires, qui font déjà l'objet de dispositions pour l'emballage, l'on a estimé qu'il conviendrait de préparer une proposition pour des mesures transitoires relatives à leur étiquetage et marquage.

### Obligations de l'emballeur en ce qui concerne les suremballages

Etant donné que la définition du suremballage ne vise que l'expéditeur et qu'aucune obligation n'est attribuée à l'emballeur pour les suremballages, la Réunion commune a considéré nécessaire de résoudre ce problème dans le cadre d'un groupe de travail (Göteborg, 16/17.6.2005). Ce groupe de travail devra examiner notamment la nécessité de reprendre une définition pour le « suremballeur » et qui devrait viser tant l'intervenant qui à la fois emballe et charge les emballages et colis dans le suremballage que celui qui ne fait que charger dans le suremballage. La modification de la définition du « suremballage », qui ne couvre pas toutes les possibilités et qui n'est pas claire en ce qui concerne le marquage pertinent, devrait également être envisagée. Le cas échéant, une telle modification devrait être soumise au Sous-comité d'experts de l'ONU afin de ne pas s'écarter des autres modes de transport.

### Harmonisation avec les Recommandations de l'ONU

#### Polluants aquatiques

Dans un document préparé par le secrétariat de la CEE/ONU, il était proposé de reprendre dans le RID/ADR/ADN les dispositions du Règlement type de l'ONU pour les polluants aquatiques adoptées par le Comité d'experts de l'ONU en 2002 et 2004, particulièrement dans le cadre de l'harmonisation avec le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage (SGH) (v. également p. 3).

Cette proposition n'a pas trouvé de majorité étant donné qu'une limitation des prescriptions pour les polluants aquatiques aux seules matières qui sont affectées au No ONU 3077 ou 3082, ne pourrait pas être acceptable pour l'Organisation maritime internationale (OMI). Une harmonisation avec le Code IMDG serait plus importante pour éliminer la dérogation actuelle entre les transports terrestres européens et le transport maritime.

Compte tenu de l'incertitude qui règne en corrélation avec les décisions qui seront prises par l'OMI en ce qui concerne le Code IMDG et par l'Union européenne pour ce qui est de l'adaptation des directives cadres 67/548/CEE et 1999/45/CE au SGH, ainsi qu'en corrélation avec les éventuelles nouvelles discussions dans le cadre du Sous-comité d'experts de l'ONU, plusieurs délégations se sont prononcées en faveur du renvoi de la prise de décision lors des prochaines modifications (2009).



L'on a convenu de revenir encore une fois sur le document de secrétariat en septembre 2005. Le représentant du Royaume-Uni informera la Réunion commune sur les décisions qu'aura pris l'OMI en ce qui concerne le Code IMDG.

## Nouvelles propositions d'amendements

### Dérogations temporaires (Accords particuliers)

La Réunion commune a approuvé dans ce contexte la suppression de la restriction « afin d'adapter les dispositions au développement technique et industriel » qui figure également dans les directives cadres de l'UE, afin de ne pas empêcher la signature d'accords particuliers multilatéraux qui ne satisfont pas à cette condition.

Le représentant de la Commission européenne a déclaré que dans le cadre de la réforme des directives cadres, la Commission pourrait envisager de modifier en conséquence les directives si les Etats membres sont d'accord. L'on obtiendrait ainsi un alignement du droit européen.

### Dispositions spéciales

Le doublement de certaines rubriques dans le tableau A (Liste des matières), pour tenir compte de prescriptions différentes d'étiquetage et de signalisation orange pour une même matière, a été accueillie favorablement par la Réunion commune, pour des raisons de convivialité pour l'utilisateur, de même que la suppression des dispositions spéciales y relatives.

### Chapitre 6.2 (Construction et épreuve des récipients à pression pour gaz)

La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail chargé d'établir une structure stable de ce chapitre (v. Bulletin 3/2004, p. 51) et approuvé le principe de continuer les travaux sur la base de la nouvelle structure proposée. Il y aura lieu de garder à l'esprit que tous les récipients à gaz ne sont pas construits conformément à des normes, mais peuvent être construits conformément à un code reconnu par l'autorité compétente, pourvu qu'ils satisfassent aux exigences du RID/ADR. Ce groupe de travail pourra également examiner la question de la reconnaissance réciproque des certificats d'agrément, notamment dans la perspective d'intégrer à l'avenir des dispositions de la directive européenne « TPED », ce qui permettrait d'envisager de résilier cette directive qui fait en partie double emploi avec les directives RID et ADR, elles-mêmes en cours de révision

## Transport de déchets dangereux

La Réunion commune a noté l'intention du représentant de l'Autriche de proposer aux Etats membres de la COTIF et aux parties contractantes à l'ADR, un accord multilatéral permettant des conditions simplifiées pour le transport de déchets dangereux, dont il avait préparé le texte après de longues discussions dans son pays avec les autorités concernées et les professionnels de la gestion des déchets.

Ce document a suscité de nombreux commentaires mettant en évidence les difficultés liées à la mise au point de conditions rationnelles de transport de déchets, tout en garantissant le niveau de sécurité. Certaines délégations auraient préféré l'institution d'un groupe de travail chargé de revoir globalement les dispositions du RID/ADR relatives aux déchets, notamment pour la classification. D'autres ont fait remarquer que le RID/ADR prévoit déjà des conditions spécifiques au cas par cas, par exemple pour les déchets d'hôpitaux, les aérosols, les piles au lithium, les accumulateurs etc. et qu'il n'y avait donc pas lieu d'appliquer un accord multilatéral aux cas déjà réglés. Enfin un accord multilatéral présentait l'inconvénient de laisser les professionnels de la gestion de déchets mettre au point des pratiques et investir dans du matériel en fonction de dispositions qui risquaient d'être changées par la suite.

Le représentant de l'Autriche a finalement invité toutes les délégations à lui transmettre leurs commentaires détaillés sur ce projet d'accord, ce qui lui permettrait de prendre une décision sur la suite à donner. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il envisageait de former un groupe de travail pour discuter de ces questions.

## Transport en citernes

La Réunion commune a examiné le rapport du groupe de travail ad hoc qui a siégé parallèlement à la réunion. Dans les grandes lignes, la Réunion commune a suivi les recommandations du groupe de travail. Il s'agissait notamment

- pour les conteneurs-citernes qui ne portent pas encore de code-citerne, d'indiquer la désignation officielle des matières à transporter sur le conteneur-citerne lui-même ou sur un panneau ;
- d'incorporer une nouvelle définition pour la capacité d'un réservoir ou d'un compartiment de réservoir ;
- de prévoir un délai transitoire de 10 à 16 ans pour les exigences en ce qui concerne l'augmentation

de la pression et de calcul de 1,5 bar à 4 bar pour certaines matières liquides très inflammables (groupe d'emballage I) ;

- d'indiquer dans les explications pour le Tableau A, lorsque une citerne plus performante est utilisée selon la hiérarchie des citernes, que les dispositions spéciales applicables à la citerne normale sont applicables ;
- de transposer le contenu de la disposition spéciale TE 15 (citernes équipées de soupapes de dépression et considérées comme fermées hermétiquement) dans le texte de la réglementation elle-même.

### Questions diverses

#### Conseiller à la sécurité

La Réunion commune a pris note du compte-rendu du Forum organisé par la France sur les dispositions y relatives et à leur mise en œuvre dans les Etats membres (v. Bulletin 3/2004, p. 72/73). Elle en a examiné les conclusions et décidé notamment ce qui suit :

- Organisation de l'examen : le principe de nécessité d'indépendance lorsqu'un même organisme assure à la fois la fonction enseignement et la fonction examen a été reconnue.
- Modalité de l'examen : elle a reconnu que l'autorité compétente doit prendre toutes les mesures propres à assurer l'impartialité, la régularité et le bon fonctionnement de l'examen. Mais il n'y a pas eu de consensus sur les questions de l'anonymat des copies et de l'usage d'un ordinateur portable qu'il conviendrait d'approfondir en groupe de travail.
- Banque de données : le principe de collecter des listes de questions et d'études de cas pour tous les modes de transport, qui doivent être transmises par les autorités compétentes sur base volontaire et qui figureront sur le site Internet de la CEE/ONU, a été approuvé.
- Niveau d'examen : la constitution d'un groupe de travail « pédagogique » pour permettre une comparaison pour l'harmonisation du niveau d'épreuve a été acceptée et un mandat lui a été confié (Madrid, 6/7.6.2005).

#### Prochaine réunion

La prochaine réunion, qui aura lieu à Genève du 13 au 23 septembre 2005, sera la dernière avant la mise en

vigueur des modifications 2007 et sera principalement consacrée à l'harmonisation avec la 14<sup>ème</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU. Un groupe de travail ad hoc aura lieu fin mai aux fins de préparer les travaux y relatifs.

## Autres activités

### OTIF – UNIDROIT

#### Rail Registry Task Force (RRTF)

*Rome, 21-25 février 2005*

La session de la RRTF s'est tenue au siège de l'UNIDROIT. La première journée était consacrée, comme prévu, à un atelier sur le thème des registres conformément à la Convention du Cap, au cours duquel ont principalement été discutées les expériences acquises avec le Registre aéronautique. Le Registre aéronautique se trouve déjà dans une première phase d'essai. L'OACI, qui a été mandatée sur la base d'une résolution de la Conférence diplomatique au Cap, fait fonction d'Autorité de Surveillance (AS). La société Aviareto, basée en Irlande, a été choisie comme Conservateur. Il s'agit d'une joint-venture entre le Gouvernement irlandais et une filiale de la Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (SITA).

Le registre aéronautique prévoit des utilisateurs admis et enregistrés, mais connaît également des utilisateurs individuels et occasionnels. La simple consultation est, par contre, accessible à tout le monde. Il existe, par conséquent, différentes classes d'utilisateurs aux profils différents.

Sur la base des discussions de la RRTF en septembre 2004 à Bruxelles, le Secrétariat de l'OTIF avait préparé et soumis à discussion un document de travail. La RRTF a été d'avis que sans dispositions particulières dans le Protocole ferroviaire, le Conservateur ne jouit pas de privilèges et d'immunités, à l'exception des dispositions prévues à l'article 44 de la Convention du Cap concernant la juridiction. La RRTF considère par ailleurs qu'il n'est pas approprié de prévoir des privilèges et des immunités dans le Protocole ferroviaire, étant donné que cela pourrait provoquer une opposition politique lors de la Conférence diplomatique. Les privilèges et immunités, notamment l'exonération des impôts, pourraient, à la rigueur, être réglés dans un accord de siège entre le Conservateur et l'Etat de siège.

La question des privilèges fiscaux peut toutefois être d'une importance essentielle en ce qui concerne les droits d'inscription et donc pour le fonctionnement du registre.

La RRTF a discuté en détail des questions liées à l'assurance (ch. 4 du mandat de la 3<sup>ème</sup> session conjointe d'experts) et a rejoint le point de vue selon lequel une limitation de la responsabilité du Conservateur par le Protocole ferroviaire devrait être rejetée pour des raisons de droit constitutionnel par de nombreux Etats. La proposition de texte prévue par la RRTF lors de sa session à Bruxelles (v. Bulletin 3/2004, p. 56) n'a donc pas été maintenue. La RRTF a élaboré en accord avec la Commission de rédaction une proposition pour l'article XVII, § 4, selon laquelle le montant de l'assurance ou de la garantie financière conformément à l'article 28, § 4, devrait être fixé par l'AS. Celle-ci devrait tenir compte de facteurs tels que la disponibilité et les frais de l'assurance ainsi que le développement des marchés d'assurance. La responsabilité demeurerait, en revanche, inchangée, mais toutefois limitée aux dommages directs. Le risque d'une insuffisance de couverture entre la couverture d'assurance et la responsabilité éventuelle devrait être supporté par le Conservateur qui devrait évaluer ce risque. Selon l'avis de la plupart des experts présents, ce risque peut être qualifié de mineur. L'attention a également été attirée sur le fait que l'industrie des assurances est en train de développer de nouveaux produits d'assurances qui pourraient couvrir les risques en rapport avec la gestion de registres électroniques.

En ce qui concerne les conséquences juridiques en cas d'inexécution des obligations selon l'article V, § 6 du Protocole ferroviaire, il a uniquement été clarifié qu'une telle inexécution ne touchait pas la validité d'un enregistrement. Une proposition de texte correspondante a été élaborée conjointement avec la Commission de rédaction.

En ce qui concerne les frais de l'AS, il a été retenu que les représentants des Etats auprès de l'AS devaient, bien entendu, supporter leurs frais et que les droits d'inscription ne devaient couvrir que les frais de secrétariat. Une proposition de texte correspondante a été élaborée et approuvée par la Commission de rédaction. Les frais dépendent dans une large mesure de la question de savoir si l'AS utilise uniquement une ou plusieurs langues de travail.

Le Co-Président, Monsieur Block, a présenté un document en ce qui concerne la structure des droits d'inscription au registre ferroviaire. Lors de la discussion ont été cités des chiffres de 500'000.- à

1'000'000.- \$ pour la phase de lancement du registre et de 1 à 2 millions de \$ par année pour les frais d'exploitation. Les frais en relation avec l'exploitation du registre dépendent fortement de la nécessité d'un help desk et de la question des langues. Un projet de texte a été élaboré conjointement avec la Commission de rédaction en ce qui concerne le rôle de l'AS lors de la fixation et surtout de l'adaptation, respectivement de l'augmentation des droits d'inscription.

La CER a présenté un document de principe concernant le besoin en investissements en matériel roulant ferroviaire dans les nouveaux Etats membres de l'UE. Ce document chiffre les besoins financiers nécessaires à environ 10 milliards d'Euros. Il en découle un intérêt accru des chemins de fer au Protocole ferroviaire. La possibilité de pouvoir faire inscrire des droits existants à un matériel ferroviaire pourrait augmenter la disposition du secteur financier à participer à des investissements.

La RRTF est par ailleurs consciente du fait qu'un délai d'au moins douze mois est nécessaire entre l'invitation officielle à une Conférence diplomatique en vue d'adopter le Protocole ferroviaire et sa tenue. Une telle conférence pourrait se tenir ainsi au plus tôt au printemps 2006.

(Traduction)

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

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

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

67<sup>ème</sup> session

*Genève, 15-17 février 2005*

L'OTIF a été représentée, le 16 février 2005, à la 67<sup>ème</sup> session du Comité des transports intérieurs, qui s'est tenue à Genève du 15 au 17 février 2005.

En ce qui concerne le transport par chemin de fer, le Comité des transports intérieurs a appuyé les activités préparatoires menées jusque là par le Secrétariat de la CEE/ONU, l'OSJD, les pays intéressés et les organisations internationales (dont l'OTIF) en vue de l'organisation d'une conférence internationale sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire ainsi

que le plan d'action pour les préparatifs de cette conférence (v. à ce sujet Bulletin 1/2004, p. 11). Il a, par ailleurs, invité le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à entamer, dès que possible, l'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 – annexe qui serait consacrée au passage des frontières dans le transport ferroviaire – ou, à défaut, à envisager d'actualiser la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée du 10 janvier 1952 et la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée du 10 janvier 1952.

Le Comité des transports intérieur a noté que le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique avait décidé de surseoir à de nouvelles activités concernant la question des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile en transport intermodal. Il a toutefois demandé au Groupe de travail et à son Groupe spécial d'experts de continuer à suivre attentivement toutes les activités entreprises dans ce domaine, en particulier, par la CNUDCI et de préparer, le cas échéant, des propositions pour des solutions au niveau paneuropéen.

En matière de facilitation du passage des frontières, le Comité des transports intérieurs a adopté le texte définitif du projet de Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS. Il a décidé que la Convention serait ouverte à signature, à Genève, du 1er août 2005 au 31 juillet 2006. La Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq Etats auront signé la Convention sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

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

#### Groupe sur les chemins de fer

*Paris, 1/2 février 2005*

Le Groupe de travail sur les chemins de fer de la CEMT s'est réuni les 1<sup>er</sup> et 2 février 2005 à Paris sous la Présidence de M. Croccolo (Italie) et était lié à un atelier de travail sur la tarification de l'usage des infrastructures ferroviaires. Le Secrétariat de l'OTIF était représenté par un observateur.

Le Groupe de travail sur les chemins de fer a approuvé le rapport final concernant la réforme des chemins de fer en Russie, document CEMT/CS/CF(2005) 2 du 28 janvier 2005, le rapport final concernant la tarification de l'usage des infrastructures ferroviaires, document CEMT/CS/CF (2005) 1 du 7 janvier 2005, y compris les conclusions supplémentaires, document CEMT/CS/CF (2005) 4, et le document « Organe de régulation indépendant et passation de marché par voie d'adjudication – état d'avancement dans le système ferroviaire européen », document CEMT/CS/CF (2005) 5 du 18 janvier 2005. Le Groupe sur les chemins de fer a par ailleurs approuvé avec des légères modifications les lignes directrices pour les délibérations des Ministres des transports en 2005 à Moscou concernant la politique des transports, document CEMT/CS/CF (2005) 3 du 12 janvier 2005.

(Traduction)

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

#### Rencontre OTIF-OSJD

*Varsovie, 26 janvier 2005*

Sur la base de la „Position commune OTIF-OSJD“ (v; Bulletin 1/2004, p. 14) a eu lieu le 26 janvier 2005 une rencontre entre l'ancien et le nouveau Directeur général ainsi que d'une autre collaboratrice de l'Office central, d'une part, et le Comité de l'OSJD à Varsovie. Un document intitulé „Plan d'actions communes de l'OTIF et de l'OSJD pour 2005“ élaboré par le Comité de l'OSJD a servi de base aux entretiens. Ce document avait été élaboré sur la base des programmes de travail de l'OSJD et de l'OTIF pour l'année 2005 ainsi que sur la base de la Déclaration commune de la Conférence sur le droit international ferroviaire qui s'est tenue les 21 et 22 octobre 2003 à Kiev (v. Bulletin 4/2003, p. 86-90).

Les représentants du Comité et de l'Office central étaient de l'avis unanime que le plan des activités communes établi pour l'année passée n'a pas encore abouti à l'intensification voulue de la coopération. Outre des difficultés de calendrier, d'autres initiatives communes avaient été modifiées également en raison du fait que les accords conclus au préalable n'avaient pas été formulés de manière assez précise.

Pour remédier à cela, le plan des activités communes défini pour 2005 a été concrétisé d'une part par le fait que pour les priorités maintenant définies, les deux

parties ont désigné et nommé des responsables pour leur traitement. Ainsi, la communication sans faille en ce qui concerne la mise en oeuvre du plan dans le cadre de la préparation des 13 manifestations avec participation commune devrait être assurée.

Dans six chapitres, le plan d'actions communes de l'OTIF et de l'OSJD se concentre sur

- l'élaboration et la mise en oeuvre des mesures concernant le développement des corridors de transport de l'OSJD,
- l'adaptation du SMPS à d'autres documents juridiques applicables en trafic international voyageurs,
- avec un accent particulier sur les travaux dans le domaine des prescriptions pour le transport des marchandises dangereuses ( au sujet desquels le Comité de l'OSJD a fermement déclaré sa participation aux Réunions communes RID/ADR/ADN ainsi qu'à celles de la Commission d'experts du RID),
- les travaux entrepris sous l'égide du CIT et prévus d'être achevés encore en 2005 concernant l'élaboration de la lettre de voiture commune CIM-SMGS,
- des questions techniques en relation avec le transport ferroviaire (dans le cadre desquelles l'OSJD participera également aux sessions de la Commission d'experts techniques qui sera convoquée probablement à l'automne 2005),
- et sur des questions concernant la facilitation du franchissement des frontières, en particulier dans l'optique des préparatifs pour la conférence internationale de la CEE/ONU et de l'OSJD sur la facilitation du franchissement des frontières en trafic ferroviaire.

Du point de vue de l'Office central, il a été possible, lors de cette rencontre, dont le nouveau Directeur général a profité pour se présenter au Comité de l'OSJD, de convenir d'un programme d'activités communes pour l'année 2005 à la fois ambitieux et réaliste. Ainsi ont également été créées les conditions pour la mise en oeuvre de ce plan permette de parvenir à un meilleur degré d'atteinte des objectifs que cela n'a été le cas l'an passé en raison des difficultés de lancement mentionnées. Les déclarations fermes du Comité de l'OSJD de participer directement aux Réunions communes RID/ADR/ADN et aux réunions de la Commission d'experts du RID prévues cette année ainsi qu'à la session de la Commission d'experts techniques

de l'OTIF qui sera convoquée pour la première fois, sont particulièrement encourageantes.

(Traduction)

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

### **Lettre de voiture uniforme CIM/SMGS**

Groupe de travail élargi

*Berne, 8-10 février 2005*

Le projet du CIT „Lettre de voiture uniforme CIM/SMGS“ a ses origines dans un mandat qui ressort de la déclaration commune de la Conférence sur le droit de transport international ferroviaire à Kiev (v. Bulletin 4/2003, p. 84-87). Il est développé dans le contexte des efforts visant à augmenter la compétitivité et l'attractivité du transport ferroviaire à l'intérieur des corridors de transport paneuropéens et de l'OSJD. A l'issue des premières sessions d'un groupe de travail, auquel ont participé des collaborateurs du CIT, de l'UIC et de l'OSJD ainsi que des entreprises de transport ferroviaire en Allemagne, Autriche, Pologne, au Bélarus, en Russie, Ukraine et Lettonie, un bilan intermédiaire a été dressé à l'occasion du séminaire qui s'est tenu les 1er et 2 décembre 2004 à Paris (v. Bulletin 4/2004, p. 115).

Le concept du projet consiste à „établir une lettre de voiture uniforme intégrée directement basée sur les dispositions de transport CIM/SMGS avec le manuel transports CIM/SMGS correspondant en tant que somme de données identiques ou comparables“. La lettre de voiture uniforme intégrée doit être appliquée de manière indépendante dans les différents domaines de compétences des chemins de fer CIM et SMGS.

L'organisation des travaux correspond au besoin de couvrir tous les domaines concernés – droit, expédition, décompte et douanes – et d'avancer rapidement, dans la mesure du possible. Un Groupe de travail élargi auquel participe également l'OTIF, doit prendre des décisions de principe, sur lesquels se basera un Groupe d'experts restreint chargé d'élaborer à la fois le modèle de la lettre de voiture et le projet du manuel.

La session du Groupe de travail élargi, qui s'est tenue du 8 au 10 février 2005 à Berne et à laquelle l'OTIF a également participé, a disposé d'un premier projet de la lettre de voiture et d'un catalogue de questions. Tout

d'abord a été traitée la question de la base juridique de la lettre de voiture CIM/SMGS. Alors que l'article 6, § 8 CIM offre une base juridique suffisante et la marge de manoeuvre nécessaire à ce projet, celui-ci nécessite une modification du SMGS, étant donné que le modèle de la lettre de voiture constitue une partie du SMGS. Compte tenu de ce fait, le Groupe de travail élargi a élaboré un calendrier des travaux, selon lequel les projets doivent être approuvés conformément aux règles procédurales internes de l'OSJD et du CIT d'ici à mars 2006, le modèle de lettre de voiture et le manuel doivent être présentés en avril 2006 à l'occasion d'un séminaire au siège du CIT et être introduits le 1er septembre 2006.

D'autres décisions ont été prises en ce qui concerne les langues de la lettre de voiture et l'interface. Le Groupe de travail élargi devra cependant revenir lors de sa prochaine session du 17 au 19 mai 2005 à Varsovie sur différentes questions en relation avec l'interface, notamment en ce qui concerne la responsabilité et le paiement des frais.

(Traduction)

## Etudes

### Le transport ferroviaire libéralisé face à la concurrence

Prof. honoraire Dr Kurt Spera, Vienne

La libéralisation du transport ferroviaire engagée suite aux exigences de l'Union européenne se trouve maintenant dans sa phase de mise en oeuvre directe, le libre accès à l'infrastructure prenant ainsi déjà forme. Compte tenu d'un nombre de, à ce jour, 23 ratifications<sup>1</sup>, les nouvelles réglementations en matière de droit de transport selon le Protocole 1999 de Vilnius, avec une « Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) » considérablement modifiée devraient entrer en vigueur en mai 2005 environ. A partir de ce moment, les contraintes matérielles jusqu'à présent essentielles, telles que l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire seront supprimées et les entreprises de transport ferroviaire participant à un transport bénéficieront – à condition de les utiliser – d'importantes possibilités de concevoir de manière individuelle le contenu du contrat avec leurs partenaires. Les nouveautés importantes qui interviendront alors sur

<sup>1</sup> Cette étude a été rédigée fin octobre 2004. Quant au nombre des ratifications du Protocole 1999 fin mars 2005, voir p. 1/2.

le marché des transports nécessitent des stratégies efficaces en faveur du rail afin de pouvoir subsister face à la concurrence des autres modes de transport, notamment la route.

Dans ce contexte, les énoncés ci-dessous ont pour but de présenter, au moyen d'une comparaison de conditions de transport résultant de la situation juridique, les problèmes des futures décisions en matière de transport :

Tout d'abord en ce qui concerne l'avenir du transport ferroviaire :

Comme déjà mentionné ci-dessus, les innovations considérables décidées en 1999 à Vilnius lors de l'Assemblée générale de l'« Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) » entreront en vigueur en 2005. Les modifications importantes qui en résulteront nécessitent pour les entreprises de transport ferroviaire une nouvelle orientation de leur pensée vers une multitude de conditions qui existera alors.

Dans ce contexte, il convient de tenir compte de la situation de départ qui se dessine maintenant :

Ici, tout d'abord, le champ d'application des dispositions de la

« Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) »

modifiée alors entrée en vigueur en tant que droit international public.

Cette Convention a été considérablement élargie et compte désormais sept (au lieu de deux) Appendices, à savoir :

- « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) », Appendice A
- « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) », Appendice B
- « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) », Appendice C
- « Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV) », Appendice D

- « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) », Appendice E
- « Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU) », Appendice F
- « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF) », Appendice G.

Certaines des dispositions susmentionnées nécessitent, d'une part, encore des réglementations détaillées. Cela concerne notamment les Appendices D, E, F et G ainsi que les dispositions jusqu'à présent en vigueur du RIV, du RIP et de la fiche UIC 433 qui doivent être remplacées. Il convient également de tenir compte du fait que les conditions nécessaires pour que des normes puissent être validées et que le matériel ferroviaire puisse être admis au moyen de normes uniformes n'ont pas encore été définies en détail.

D'autre part, il conviendrait de prendre également en considération les efforts de la Commission des Communautés européennes. Celle-ci présente, en effet, actuellement une proposition dans le cadre du troisième paquet ferroviaire, qui prévoit une nouvelle réglementation des indemnités. Elle prévoit également un droit de recours à l'encontre des gestionnaires d'infrastructure pour les entreprises de transport ferroviaire, le cas échéant pour leurs clients, en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaires. Dans ce contexte, les prestataires de services ferroviaires doivent être incités à fournir des efforts visant à améliorer la qualité de leurs services. Ainsi, le contrat de transport devrait tenir compte de conditions particulières allant largement au-delà des bases actuellement prévues (CIM, manuel lettre de voiture). Par ailleurs sont prévues une augmentation des limites d'indemnisation pour perte ou avarie de la marchandise à € 75 par kilogramme ainsi qu'une nouvelle réglementation en cas de dommages résultant d'un retard.

La volonté manifestée par Bruxelles d'inciter les entreprises de transport ferroviaire à davantage de qualité est, d'une part, à saluer, d'autant plus qu'avec la transposition de cette volonté, les clients disposeraient d'une offre améliorée en faisant appel aux services du rail. Dans ce contexte, il semble également approprié de mentionner le fait que dans le cadre de la révision menant à la COTIF 1999, une augmentation modérée

des montants d'indemnisation prévus en cas de responsabilité du chemin de fer a été proposée, ne serait-ce que compte tenu de la perte de valeur du Droit de Tirage Spécial (DTS). Les efforts entrepris à l'époque n'ont toutefois pas été soutenus par la majorité des Etats membres.

Compte tenu de telles réformes envisagées, se pose forcément la question de savoir si une amélioration de la qualité imposée aux entreprises de transport ferroviaire par le droit communautaire constitue une mesure appropriée pour augmenter les performances du rail. Cette question s'impose au regard du fait que les nouveautés du droit de transport ferroviaire sous forme d'une COTIF adaptée aux nécessités de la libéralisation décidées à Vilnius en 1999 ne sont pas encore entrées en vigueur. En soit, la convention offrirait aux transporteurs un maximum de liberté leur permettant de répondre eux-mêmes aux critères de qualité susmentionnés, sans que cela nécessite un règlement en la matière. La question de savoir si, et de quelle manière, le comportement des entreprises de transport ferroviaire sur le marché pourra s'adapter aux exigences croissantes de la concurrence. Nonobstant cette question, l'utilisation sans réserve des possibilités d'une grande liberté contractuelle offertes par la COTIF 1999 devrait marquer le transport ferroviaire à l'avenir.

D'autre part se pose un important problème dans la mesure où toute réglementation de l'UE empiétant sur la phase de consolidation nécessaire de la COTIF 1999 entraîne une possible insécurité juridique pour le transport international ferroviaire. Une différenciation des conditions contractuelles pour le transport ferroviaire qui en résulterait devrait, par conséquent, être évitée. Les entreprises de transport ferroviaire actives sur le marché des transports internationaux seraient bien conseillées de profiter de la liberté qui leur est offerte par la libéralisation, pour introduire elles-mêmes les normes de qualité jugées nécessaires par la Commission de la Communauté européenne dans les contrats de transport. Cela constitue une nécessité majeure à laquelle les entreprises de transport ferroviaire oeuvrant dans le domaine international devraient faire face, en quelque sorte pour anticiper les réglementations juridiques futures. Un tel projet est actuellement mis en oeuvre par les membres du Groupe de travail Corridor X concernant la région du Danube dans le cadre d'un projet visant à augmenter les critères de qualité dans le domaine des transports ferroviaires.

Entre temps, en complément aux Appendices de la COTIF susmentionnés, des réglementations ont été élaborées en tant que „produits“ par le Comité international des Transports ferroviaires (CIT) sous

forme de „Conditions générales“ qui constituent des recommandations et sont à disposition des membres de ce Comité en tant qu'instrument de travail. Ces Conditions générales sont énumérées ci-dessous, dans la mesure où elles revêtent une importance pour le transport des marchandises.

Déjà élaborées :

« Conditions générales de transport pour le trafic international ferroviaire des marchandises (CGT-CIM) »

*Celles-ci constituent, pour l'essentiel, un complément aux RU CIM et sont principalement destinées aux cas dans lesquels sont traités des envois séparés ou des transports pour lesquels un « accord client » particulier n'a pas été conclu.*

Outre les CGT-CIM, un modèle d' « accord client » est également prévu.

*Au moyen de cet accord, un accord particulier est conclu avec le client, des conditions plus favorables que celles prévues dans les RU CIM pouvant être convenues en ce qui concerne le transport. Celles-ci pourraient par exemple prévoir une indemnisation plus élevée ou d'autres clauses plus favorables pour le client, mais des normes de qualité plus étendues pourraient également y figurer. En général, les principales entreprises de transport ferroviaire en Europe n'ont toutefois pas encore formulé de déclaration d'intention en ce sens, raison pour laquelle un effet exemplaire devrait être recherché dans le cadre de projets d'avenir. Avec les RU CIM applicables à l'avenir, il sera possible – à l'instar du transport routier – de convenir de délais de livraison, ce qui correspondrait également aux critères de qualité définis par l'UE. Il n'est toutefois actuellement en aucune manière possible de tirer des conclusions en ce qui concerne l'étendue de l'application à l'avenir (celle-ci dépend finalement des décisions des entreprises de transport ferroviaire en tant que transporteur en ce qui concerne leur acceptation).*

« Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM) »

*Une attention particulière est accordée à la lettre de voiture et l'obligation d'établir correctement la lettre de voiture est attribuée à l'expéditeur, contrairement aux dispositions de l'art. 4 des RU CIM, dans la mesure où aucun autre accord, par exemple une lettre de voiture électronique (mandat de transport) n'a été conclu. Le modèle désormais disponible remplit une double fonction. Il sert d'une part de document de transport pour l'envoi, d'autre part de lettre de voiture pour le wagon à remettre en tant que marchandise, qui fait*

*l'objet d'un contrat d'utilisation CUV. La lettre de voiture prévoit en tant que nouveauté, outre l'indication de marchandise dangereuse (RID), la désignation d'un „envoi particulier“ remis au transport. Certains des éléments contractuels exigés par la Commission européenne dans le cadre des critères de qualité améliorés ne sont toutefois pas encore pris en compte en tant que contenus de la lettre de voiture. Il convient, par ailleurs, de noter qu'il n'y aura pas de délai transitoire pour l'utilisation des formulaires employés jusqu'à présent, de manière à ce qu'à partir du jour de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, seules les nouvelles lettres de voiture seront valables. Par ailleurs se pose la question de savoir si la multitude d'obligations imposées dans le manuel à l'expéditeur en tant que partenaire contractuel du transporteur sera généralement approuvée. Dans la mesure où il est permis d'en douter, il convient d'y déceler un avantage considérable en faveur du transport routier des marchandises.*

« Conditions générales applicables au contrat de co-traitance en trafic marchandises (CG co-traitance) »

*Celles-ci sont applicables dans les cas où le transport est effectué par plusieurs transporteurs. D'autres exigences contractuelles – voir ci-dessous – sont prévues pour l'échange de prestations entre les transporteurs, en partie également avec leurs partenaires contractuels :*

« Conditions générales applicables au contrat de sous-traitance en trafic marchandises (CG sous-traitance) »

« Conditions générales applicables aux contrats de prestations de services en trafic marchandises (CG prestations de services) »

« Conditions générales applicables au contrat de location d'une locomotive avec conducteur en trafic marchandises (CG location) »

« Conditions générales applicables au contrat de traction en trafic marchandises (CG traction) »

**En cours de réalisation ou en cours d'élaboration :**

« Guide du trafic marchandises (GTM-CIT) »

« Recueil d'informations internationales des membres du CIT (RII-CIT) »

« Guide trafic CIM/SMGS », mise à jour des RSM applicables jusqu'à présent et création d'une lettre de voiture uniforme.



*Dans la mesure où des transports ferroviaires sont effectués en trafic CIM-SMGS et en sens inverse, des problèmes importants se posent en raison de l'absence d'un contrat de transport direct. Ces problèmes sont dus actuellement d'une part à la nécessité d'un réacheminement par le chef de gare et d'autre part à l'absence d'une réglementation continue de la responsabilité en raison des régimes de transport différents. La personnalité juridique contestée du « chef de gare », en ce qui concerne les services que ce dernier fournit dans le cadre du réacheminement mentionné soulève également d'importants problèmes. Dans le cadre de la recherche d'une solution sous forme de la lettre de voiture uniforme prévue, ce dernier peut uniquement régler, comme cela se montre déjà dans la procédure entamée visant à la concrétiser, la suppression de la réexpédition, mais pas la responsabilité matérielle continue.*

« Conditions générales applicables à l'utilisation de l'infrastructure (CG infrastructure) »

*Celles-ci se trouvent actuellement en cours d'élaboration par l'UIC et le CIT, elles doivent toutefois être élaborées en raison de la compétence primaire conjointement avec RailNetEurope (RNE), ce qui – sous l'aspect donné de l'urgence – nécessitera un délai difficile à estimer. L'ampleur du sujet brièvement exposé dans cette étude ressort de l'étude « Bases contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure » de Monsieur Th. Leimgruber, publiée dans le „Bulletin des transports internationaux ferroviaires“, 3/2004, p. 55 ss.*

*Dans ce contexte, doivent également être pris en compte les « chemins de fer subséquents » qui doivent d'une part être attribués à l'« infrastructure », mais qui présentent dans un certain nombre d'Etats, tels que l'Autriche, un désavantage important en ce qui concerne une responsabilité continue (comme cela est d'usage dans le domaine des transports routiers). Ce désavantage résulte du fait défini dans les conditions pour les chemins de fer subséquents (BH 510), selon lequel le contrat de transport n'est applicable qu'à partir de la prise en charge par le chemin de fer ou la remise à l'endroit prévu ou à la gare de remise prévue. Dans la réglementation législative prévue pour les chemins de fer subséquents en Suisse, le contrat de transport est applicable dès la prise en charge par l'entreprise de transport ferroviaire à l'emplacement de chargement situé sur l'emprise du chemin de fer subséquent. (Avec une telle réglementation, il est possible de parvenir à un pied d'égalité – particulièrement important – avec le transport routier).*

« Contrat général d'utilisation des wagons (CGU) »

*Les bases de ce contrat sont, depuis un certain temps déjà, en cours d'élaboration auprès de l'UIC et de l'UIP, mais d'importantes divergences d'interprétation existent actuellement (remplacement du RIP et du RIC ainsi que de la fiche UIC 433 et des contrats d'immatriculation actuels), ce qui fait apparaître une série de questions en suspens en ce qui concerne la prise en compte des intérêts des titulaires et des transporteurs. A ce sujet, un accord concernant les locations de wagons, les parcours à vide et les rabais à concéder aux wagons de particuliers doit encore être trouvé. A cela s'ajoute la nécessité de concevoir des systèmes de gestion des wagons ainsi que la problématique due au fait que selon la nouvelle COTIF, les wagons de particuliers ne doivent plus être immatriculés auprès d'une entreprise de transport ferroviaire. Ces problèmes donnent lieu à supposer qu'une entrée en vigueur de la nouvelle Convention pourrait intervenir encore avant un accord sur les réglementations nécessaires.*

En tant que **version largement achevée**, qui ne nécessite plus que la clarification de quelques questions d'ordre financier, il convient de citer l'

« Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport international ferroviaire de marchandises (AIM) ».

Ce dernier stipule, en ce qui concerne son champ d'application, ce qui suit :

*Le présent Accord s'applique à tous les transports effectués selon les Règles uniformes CIM dans les relations entre plusieurs transporteurs subséquents qui se sont déclarés disposés à appliquer cet Accord ou sont membres du CIT, et qui n'ont ni formulé de réserve générale à l'encontre de son application ni dénoncé l'Accord. La liste de ces transporteurs est établie et mise à jour régulièrement par le Secrétariat général du CIT.*

*Lorsqu'un des transporteurs subséquents n'applique pas l'Accord, celui-ci demeure néanmoins applicable aux autres transporteurs. Les relations avec les transporteurs n'appliquant pas l'Accord sont régies par les Règles uniformes CIM.*

Ci-dessous, à titre de comparaison avec les nouveautés concernant le chemin de fer, les réglementations actuellement en vigueur pour les transports en trafic international routier :

Les transports routiers effectués actuellement loin au-delà des frontières de l'Europe sont régis par la « Con-

vention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) » sous les conditions d'une importante liberté contractuelle. La possibilité basée sur cette Convention permettant de conclure des accords avec le transporteur offre un large espace pour de tels accords. Egalement le fait que les véhicules des entreprises de transport admis par les autorités compétentes étatiques peuvent, par conséquent, fournir des services à l'échelle mondiale sur la base d'un contrat de transport continu valable à l'Est et à l'Ouest, parle pour soi.

Il existe dans la CMR susmentionnée un cadre de responsabilité uniforme qui inclut le transport de porte à porte direct et prévoit, en général, une indemnisation pour une marchandise manquante ou avariée d'un montant de 8,33 DTS par kilogramme de masse brute. En cas de dépassement du délai de livraison, la responsabilité s'élève au simple de la valeur du fret, et en cas de dommages qui, selon la situation juridique donnée, sont dus à une faute grave, l'indemnisation doit être intégrale.

Même si l'étendue de la responsabilité susmentionnée est nettement inférieure à celle prévue pour les transports ferroviaires, il convient de tenir compte dans toute évaluation de l'avantage considérable d'un commencement immédiat du transport (sans prise en considération des exigences contractuelles avec les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructure) et d'un envoi directement accompagné par le transporteur et donc surveillé.

Les réglementations applicables à l'avenir commentées dans cette étude mettent déjà en évidence les exigences énormes qui devront être prises en considération dans le cadre des activités des entreprises de transport ferroviaire en tant que transporteur ainsi que des gestionnaires d'infrastructure et, par conséquent, des connaissances de leurs collaborateurs. Il semblerait donc approprié d'examiner dès à présent intensivement des possibilités pour simplifier les bases juridiques applicables à l'avenir et au moyen desquelles un certain nombre des conditions pour le transport ferroviaire de marchandises présentées dans cette étude devraient être facilitées.  
(Traduction)

## Jurisprudence

### Landgericht Francfort-sur-le-Main

Arrêt du 15 octobre 2003

1. **L'exclusion de droits en raison du retard conformément au § 17 EVO (Règlement allemand relatif aux transports par chemins de fer) constitue toujours un droit applicable également après la privatisation du chemin de fer. L'applicabilité de la disposition n'est notamment pas affectée par la Directive 93/13/CEE concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs.**
2. **Un recours sur l'élément constitutif général de la responsabilité, à savoir la violation positive du contrat en cas de dommages occasionnés par un retard est également exclu en cas de faute d'agents du chemin de fer.**

Cf. § 17 du Règlement allemand relatif aux transports par chemins de fer (EVO)<sup>1</sup>

#### Motifs :

Le demandeur fait valoir des dommages-intérêts d'un montant total de € 797, 21 (= DM 1559,20) en raison d'un retard de train intervenu le 14 août 2001 sur la ligne Bonn – Francfort-sur-le-Main (aéroport), notamment une indemnisation en raison de la perte d'une journée de congés et d'une journée d'un circuit de voyage réservé pour lui-même et son épouse. Le demandeur et son épouse voulaient prendre, le 14 août 2001, à Francfort-sur-le-Main un vol de la compagnie aérienne Condor (vol 2156) à destination de Mexico, dont le départ était fixé à 11 heures 10. Pour se rendre depuis Troisdorf à l'aéroport, ils ont voulu emprunter le train IC 609 à partir de Bonn, avec un départ prévu selon l'horaire à 7 heures 13 et une arrivée à Francfort aéroport à 8 heures 55. Le demandeur et son épouse ont manqué leur vol en raison d'un retard de plus de deux heures. Ils n'ont pu prendre un vol de remplacement que le lendemain au départ de Munich. Pour le transfert à Munich, ils ont obtenu de la défenderesse ad 2) des

<sup>1</sup> En ce qui concerne le trafic international, l'article 47, § 2 CIV 1980 renvoie au droit national. La même situation juridique ressort de l'article 32, § 3 CIV 1999 (pas encore en vigueur).

billets gratuits; par ailleurs, ils ont reçu un bon pour un hébergement gratuit dans un hôtel à Munich.

Le demandeur a fait valoir qu'en raison d'un dommage corporel sur la ligne Bonn – Bad Godesberg, les passagers du train, dont lui-même et son épouse, ont du emprunté le IC 823 à destination de Cologne et de là, en empruntant la ligne le long de la rive gauche du Rhin, via Coblenz à Francfort-sur-le-Main, voyage au cours duquel il y a eu une série d'autres ralentissements qui se sont soldés au total par un retard d'environ deux heures. Après une annonce, selon laquelle les passagers pourraient, entre autre, encore atteindre le vol Condor n° 2156, le train a accusé, vers 10 heures 50, à Rüsselsheim, un autre retard d'environ 10 minutes, celui-ci n'ayant été motivé d'aucune manière. Le train est finalement arrivé à Francfort aéroport à 11 heures 15, alors que le vol pour Mexico venait de partir. Le demandeur fait valoir une indemnité pour taxes de changement de réservation (DM 100.-), pour une collation à Francfort-sur-le-Main (DM 42.20) et un dîner à Munich (DM 267.-) ainsi qu'une indemnité pour perte de deux jours de congés (DM 700.-) et de deux jours du circuit réservé (DM 400.-), auxquelles s'ajoutent un montant forfaitaire de DM 50.- pour frais annexes (téléphone, pourboirs).

La défenderesse ad 1) a contesté sa qualité de défendeur, étant donné que le trafic voyageurs est exclusivement assuré, à l'intérieur de son groupe, par la défenderesse ad 2). Par ailleurs, les défenderesses ont fait valoir l'exclusion de responsabilité conformément au § 17 EVO et contesté leur responsabilité pour les retards.

Par l'arrêt contesté, sur les constatations duquel conformément au § 540 I, n° 1 du Code de procédure civile allemand (ZPO) il est renvoyé complémentaiement, le Amtsgericht a rejeté l'action comme étant non fondée. Il a exposé que la défenderesse ad 1) n'a pas de qualité de défendeur, étant donné qu'il n'y a pas eu de relations contractuelles entre elle et le demandeur; le trafic voyageurs grandes lignes est assuré, au sein du groupe de la défenderesse ad 1), indéniablement et exclusivement par la défenderesse ad 2).

La défenderesse ad 1) est non plus responsable sous des points de vue d'apparence juridique pour une dette éventuelle de la défenderesse ad 2). La défenderesse ad 2) n'est non plus responsable du dommage qui a été fait valoir en raison du retard, étant donné qu'elle est exemptée, en vertu de la réglementation du § 17 EVO de la responsabilité pour les retards qui n'ont pas été occasionnés fautivement par son personnel. Cette réglementation est toujours en vigueur; elle ne va notamment pas à l'encontre de la Directive 93/13/CEE,

étant donné qu'il s'agit d'une norme juridique et non pas d'une clause contractuelle.

Avec son appel, avec lequel il poursuit son action contre les deux défenderesses, le demandeur critique le fait que le Amtsgericht a méconnu le fait que le privilège de responsabilité du § 17 EVO, si la disposition est encore en vigueur, doit être appliqué de manière extrêmement restrictive, étant donné qu'il n'y a plus de raison valable pour le privilège des défenderesses en vertu de cette réglementation – contrairement à l'époque où le chemin de fer était exploité en tant qu'entreprise étatique souveraine. Par conséquent, les défenderesses ne peuvent pas s'exonérer de leurs manquements, notamment en ce qui concerne la recommandation complètement éronnée d'emprunter la ligne inappropriée le long de la rive gauche du Rhin. Le demandeur est d'avis, du moins sous des aspects d'apparence juridique, que la défenderesse ad 1) est elle aussi responsable, étant donné qu'elle-même, respectivement les entreprises de son groupe, laissaient ouvert, dans les affaires de masse du transport ferroviaire, avec qui le contrat est conclu.

L'appel, notamment soumis conformément aux formes et aux délais et motivé, est recevable, mais n'a pas de succès quant au fond. Le Amtsgericht a rejeté la demande avec une motivation justifiée. La Chambre a fait sienne les considérants de l'arrêt contesté et se réfère à l'arrêt contesté conformément au § 540 I ZPO afin d'éviter des répétitions. La motivation de l'appel, qui ne comporte pas de fait nouveau, n'est pas non plus en mesure de changer la décision.

Le Amtsgericht a, à juste titre, tout d'abord nié la qualité de défendeur de la défenderesse ad 1), étant donné qu'il n'y a pas eu de relation contractuelle entre le demandeur et elle. Le demandeur n'a pas contesté l'énoncé de la défenderesse, selon lequel dans le groupe de la défenderesse ad 1), le trafic grandes lignes est assuré par la défenderesse ad 2) (qui selon des rapports dans la presse oeuvrera prochainement sous le nom de DB Fernverkehr AG), alors que le trafic régional – ce dont le Tribunal a connaissance – est assuré par la DB Regio AG. Il n'a notamment pas présenté de titre de transport, de confirmation de réservation ou un autre document de contrat dont il ressort qui réalise le transport de voyageurs en question. Il est par conséquent incontesté qu'en ce qui concerne le transport ferroviaire de Bonn à Francfort-sur-le-Main, qui fait l'objet du présent litige, la défenderesse ad 2) était, en tant que prestataire du service, l'unique partenaire contractuel du demandeur.

Une responsabilité de la défenderesse ad 1) n'est pas non plus justifiable sous des points de vue d'apparence juridique, tel que le mandat apparent, étant donné qu'il

n'est pas établi sur quel comportement attribuable de la défenderesse ad 1) elle doit être basée. L'opinion certainement encore largement répandue que la défenderesse ad 1) est le successeur juridique de l'ancienne Deutsche Bundesbahn, respectivement de la Deutsche Reichsbahn en ce qui concerne l'ensemble de leurs anciennes activités, est erronée, mais cette erreur aurait pu être évitée, car tout voyageur peut être informé sur simple question lors de la réservation ou au guichet de l'entreprise avec laquelle il conclut un contrat. Si ces détails, ce qui dans le cas des contrats de masse de transport ferroviaire est compréhensible, ne l'intéressent pas lors de l'achat du titre de transport et qu'il n'en prend, par conséquent, pas note, le voyageur, qui ne connaît pas la structure du groupe d'entreprises de la défenderesse ad 1), n'est pas sans droits, étant donné qu'il peut en prendre connaissance ultérieurement en consultant son titre de transport ou en se renseignant auprès de la défenderesse ad 1) ou des entreprises du groupe entrant en ligne de compte.

La défenderesse ad 2) n'est pas non plus responsable du dommage occasionné par le retard, étant donné qu'en tant qu'entreprise ferroviaire au sens du § 1 EVO en dehors du champ d'application de la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), elle n'est pas contrainte de verser une telle indemnisation conformément à la disposition au § 17 EVO dont le libellé est le suivant :

*„Le retard ou la suppression d'un train ne motivent pas un droit à indemnisation. Le chemin de fer doit toutefois, en cas de suppression ou d'empêchement du train à poursuivre son chemin, assurer, dans la mesure du possible, la poursuite de l'acheminement du voyageur.“*

Dans la mesure où il est argumenté que cette disposition datant à l'origine de l'année 1938 (Reichsgesetzblatt – RGBI.II, 633) est obsolète et donc plus applicable, ou uniquement avec un contenu modifié, du fait qu'elle suppose l'existence d'une entreprise ferroviaire étatique, la Chambre ne peut pas se joindre à cette argumentation. Celle-ci ne tient pas compte du fait que l'EVO a, au cours de la période suivant la privatisation de la Deutsche Bundesbahn, été modifiée plusieurs fois par la *Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz* (loi relative à la restructuration du chemin de fer fédéral) – *Bundesgesetzblatt* (Journal officiel fédéral) – BGBI. 1993, I, 2378 – entrée en vigueur en 1994 et qu'elle a été à nouveau promulguée dans une nouvelle version du 20 avril 1999 (BGBI. I, 782), sans que le Ministre fédéral des transports, de la construction et du logement compétent et autorisé en vertu du § 26 I, n° 1 de la loi générale sur les chemins de fer, à promulguer des

conditions générales pour le transport de voyageurs et de marchandises par des entreprises de transport ferroviaires, n'ait considéré qu'il était nécessaire de supprimer ou de modifier le § 17.

Des réserves déterminantes à l'encontre de l'applicabilité du § 17 EVO ne ressortent pas non plus des dispositions de la Directive 93/13/CEE concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs (publiée dans *Neue Juristische Wochenschrift* 1993, 1838), malgré certaines critiques sporadiques (cf. *Staudinger* dans *Neue Juristische Wochenschrift* 1999, 3664 et *ReiseRecht aktuell* 2000, 19; *Rott* et autres dans *Verbraucher und Recht* 1999, 75; *Däubler* dans *Neue Juristische Wochenschrift* 2003, 2651).

L'article 3 de la Directive 93/13/CEE comporte entre autres une disposition pour un contrôle du contenu de clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs qui correspond au § 9 de la loi relative à la réglementation du droit des Conditions générales (*Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen – AGBG* -, respectivement au § 307 du Code civil (*Bürgerliches Gesetzbuch – BGB*)). L'article premier, al. 2 de la Directive 93/13/CEE est libellé comme suit :

*„Les clauses contractuelles qui reflètent des dispositions législatives ou réglementaires impératives ainsi que des dispositions ou principes des conventions internationales, dont les Etats membres ou la Communauté sont parties, notamment dans le domaine des transports, ne sont pas soumises aux dispositions de la présente directive.“*

La Directive ne concerne donc pas des conditions de transport qui – comme l'EVO – ont été promulguées sous forme de règlements et qui constituent, par conséquent, même selon l'article 80 de la Constitution de la République fédérale d'Allemagne (*Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*) une disposition juridique contraignante. La Chambre a donc maintenu son point de vue énoncé antérieurement déjà – à l'époque toutefois pas dans le cas d'un contrat conclu avec un consommateur – dans l'arrêt du 1er novembre 2000 (réf. : 2/1 S 164/00) dont les parties au litige ont connaissance, selon lequel l'exonération des entreprises ferroviaires de la responsabilité pour les dommages occasionnés par un retard en trafic national des voyageurs constitue toujours un droit applicable conformément au § 17 EVO (de même Landgericht Essen, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2003, 139; Amtsgericht Berlin-Lichtenberg, *Transportrecht* 2001, 212; Amtsgericht Francfort, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2001, 132 [la décision confirmée par la

Chambre par l'arrêt du 1.11.2000]; Amtsgericht Berlin-Centre, arrêt du 7.2.2001 – 5 C 592/00). Même après la privatisation de la Deutsche Bundesbahn, la disposition du § 17 EVO, applicable non seulement à celle-ci, mais aussi à toutes les entreprises ferroviaires effectuant des transports en trafic national des voyageurs, conserve son sens acceptable, également sous des aspects juridico-politiques, à savoir, dans l'intérêt d'un transport de masses par chemin de fer peu cher, de libérer les entreprises ferroviaires qui, en raison de l'utilisation de voies ferrées, sont souvent sujettes à des perturbations de l'exploitation, de litiges concernant l'évitabilité de perturbations qui se produisent régulièrement ainsi que, le cas échéant, des coûts de l'importante documentation des causes de la perturbation et d'un grand nombre de litiges auxquels il faudrait s'attendre.

La demande ne peut pas non plus être retenue sous l'aspect présenté par le demandeur, selon lequel il est reproché à la défenderesse ad 2) en tant que non-respect du contrat non seulement le retard, mais aussi une décision erronée après le (premier) retard, qui n'est pas couvert par le privilège de responsabilité pour les dommages occasionnés par un retard, étant donné que l'entreprise ferroviaire est responsable sous l'aspect de la violation positive du contrat, respectivement – après la réforme du droit des obligations – en raison du manquement à une obligation conformément au § 280, al. 1 BGB. Cette argumentation ne tient pas compte de la délimitation entre le droit résultant de la violation positive du contrat (en raison du manquement à une obligation) et le droit à indemnisation d'un dommage occasionné par un retard ainsi que du contenu du § 17 EVO. La disposition exclut un droit à dommages-intérêts, conformément au § 280, al. 2 BGB, respectivement au § 286, al. 1 BGB, ancienne version, en raison d'un dommage occasionné par un retard pour lequel l'entreprise de transport est responsable. Ce droit suppose une faute du responsable du retard ( § 286, al. 4 BGB, respectivement § 285 BGB, ancienne version). La question de la nature de la faute dans le cas d'espèce et notamment la question de savoir si elle consiste à avoir pris, compte tenu d'un premier retard intervenu sans faute de la part de la défenderesse, des décisions inappropriées pour éviter des complications supplémentaires et d'autres retards, ne joue aucun rôle en ce qui concerne la qualification de cette faute comme étant celle qui, selon le § 286, al. 4 BGB, respectivement le § 285 BGB, ancienne version, constitue la condition pour avoir droit à l'indemnisation du dommage occasionné par le retard. En raison des dispositions spéciales concernant le dommage occasionné par le retard qui règlent entièrement le conflit d'intérêts des parties au contrat, il ne reste pas de marge pour l'attribution de cette faute sous l'aspect de l'institut

juridique général de la violation positive du contrat (manquement à une obligation). L'exclusion de ce droit, telle qu'elle résulte du § 17 EVO, exclut ainsi également le fondement de responsabilité de la violation positive (manquement à une obligation).

Le demandeur doit supporter les frais de l'appel rejeté (§ 97, al. 1 du Code de procédure civile - ZPO).

Un pourvoi en cassation n'est pas entré en ligne de compte, étant donné que la décision ne dépendait pas de questions juridiques nécessitant une clarification (§ 543, al. 1 ZPO); le Tribunal d'appel n'a pas dévié dans sa décision d'une juridiction de la Cour suprême.

### Remarque

Michael A. Pohar, Münster

1. La décision du Landgericht Francfort peut être approuvée dans la mesure où une entreprise de transport ferroviaire n'est pas responsable lorsque la cause du retard ne lui est pas imputable, étant donné qu'il s'agit, tout comme dans le cas présent<sup>2</sup>, d'un cas de force majeure<sup>3</sup>. Le Tribunal peut également être approuvé lorsqu'il considère que les retards subséquents qui s'étendent dans le réseau ferroviaire sont également couverts par le § 17 EVO qui exclut toute responsabilité<sup>4</sup>. Dans

2 Si une faute d'organisation évidente entraîne toutefois une extension sans fin d'un retard sur le réseau, une responsabilité pour faute est, en principe, concevable. Celle-ci est toutefois également limitée par le § 17 EVO.

3 En ce qui concerne les cas de force majeure en relation avec le transport ferroviaire des voyageurs, cf. Staudinger, *Weichen stellen für zeitgemäße Fahrgastrechte, Gutachten für das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen* (Préparer la voie pour des droits des voyageurs modernes, rapport pour le Ministère de l'environnement et de la protection de la nature, de l'agriculture et de la protection des consommateurs du Land de Rhénanie septentrionale-Westfalie), p. 32 s., disponible sur Internet sous [www.munlv.nrw.de/sites/arbeitsbereiche/verbraucherschutz/pdf/dokumentationfahrgastrecht\\_final-04.pdf](http://www.munlv.nrw.de/sites/arbeitsbereiche/verbraucherschutz/pdf/dokumentationfahrgastrecht_final-04.pdf), paraîtra prochainement sous le titre „*Verbraucherrechte im öffentlichen Schienen-Personenverkehr – Entwicklung konkreter rechtlicher Vorgaben für eine Gesetzesinitiative*“ (Les droits des consommateurs dans le domaine du transport ferroviaire des voyageurs – développement d'exigences juridiques concrètes en vue d'une initiative de loi) aux Editions Peter Land, 2004.

4 Une responsabilité pour non respect de l'obligation d'informer en relation avec des retards n'est toutefois pas exclue par le § 17 EVO, cf. Finger/Eiermann, *Eisenbahntransportrecht* (Droit de transport ferroviaire), collection en feuillets mobiles (état : janvier 1999), § 17 EVO, remarque 3 ; Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, *Eisenbahn-Beför-*

la mesure où la Chambre énonce toutefois que le § 17, première phrase du Règlement relatif aux transports ferroviaires (EVO)<sup>5</sup> ne doit pas être interprété, également sous l'aspect du droit communautaire – en particulier de la Directive 93/13/CEE<sup>6</sup> concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs –, dans le sens où elle serait inapplicable ou à appliquer d'une manière restrictive, nécessite un commentaire<sup>7</sup>. La critique parfois soulevée par la Cour<sup>8</sup> contre l'applicabilité illimitée du § 17, première phrase EVO trouve, en effet, de plus en plus de partisans ces derniers temps<sup>9</sup>. Il s'avère, par conséquent, judicieux d'examiner de plus près le § 17, première phrase EVO et sa relation avec le droit communautaire.

Le § 17, première phrase EVO, exclut toutefois toute responsabilité en cas de retard ou de suppression de train indépendamment de la question de savoir si la cause en était une faute lourde ou même un dol de l'entreprise ferroviaire. La disposition du règlement reprend ainsi la fonction d'une Condition générale excluant la

responsabilité<sup>10</sup>. En tant que telle, elle serait inapplicable conformément aux §§ 305 ss. BGB. Cette exclusion totale de la responsabilité en cas de non-exécution ou d'exécution défectueuse de l'obligation principale de service<sup>11</sup> constitue, également dans le sens de la Directive de clause CEE une réglementation inappropriée aux dépens du consommateur<sup>12</sup>. La Chambre semble partager ce point de vue. Selon elle, le fait de violer le contenu de la Directive n'a cependant pas d'incidences, étant donné que l'article 1, al. 2 de la Directive 93/13/CEE<sup>13</sup> exclut des dispositions juridiques contraignantes et, par conséquent, le § 17 EVO<sup>14</sup> du contrôle des clauses.

Les réserves de Staudinger vont à l'encontre de cette argumentation<sup>15</sup>. Il attire l'attention sur le considérant 14 de la Directive 93/13/CEE<sup>16</sup> peu pris en considération qui comporte non seulement le mandat de réglementation<sup>17</sup> aux Etats membres

---

*derungsrecht* (Droit de transport ferroviaire), collection en feuillets mobiles (état : août 2001), 70 (EVO), § 17, remarque 1b aa 2) ; à ce sujet, de manière détaillée, Pohar, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV)* (Nouvelle revue du droit de transport) 2004, 72 (73 s.).

- 5 RGBL. 1938 II 663 dans la version de la publication du 30.4.1999 (BGBl. 1999 I 784), dernièrement modifiée par le *EVO-Änderungsverordnung* (Règlement portant modification au Règlement relatif aux transports ferroviaires) du 15 octobre 2002 (BGBl. 2002 I 4046).
- 6 JO CE L 95 du 21.4.1993, p. 29 = *Neue Juristische Wochenschrift* 1993, 1838.
- 7 Cf. également Staudinger/Schmidt-Bendun, *Neue Juristische Wochenschrift* 2004, 646 ss.
- 8 Cf. Staudinger, *Neue Juristische Wochenschrift* 1999, 3664 (3665); Däubler, *Neue Juristische Wochenschrift* 2003, 2651; Rott/Butters, *Verbraucher und Recht* 1999, 75 s.
- 9 Führich, *Reiserecht*, 4ème édition 2002, § 47, marg. 814; *Münchener Kommentar/Basedow, BGB* (Code civil allemand), volume 2a, 4ème édition 2003, § 305, marg. 6 ; cf. également : Commission européenne, COM (2000) 248 final, p. 16 ; par ailleurs, Kapnopoulou, *Das Recht der mißbräuchlichen Klauseln in der Europäischen Union* (Le droit communautaire relatif aux clauses abusives), volume III, *Droit dérivé*, collection en feuillets mobiles (état : avril 2003) A 5, Article 1, marg. 24.

- 10 Staudinger (note de bas de page 7), 3664; Rott/Butters (note de bas de page 7), 107 ss.
- 11 L'horaire devient contenu du contrat, de manière à ce que le transport conformément à l'horaire représente le service principal dû.
- 12 Notamment le n° 1, lettre b) de l'Annexe à l'article 3, par. 3.1 de la Directive 93/13/CEE n'est pas respecté quant au contenu : « Clauses ayant pour objet ou pour effet d'exclure ou de limiter de façon inappropriée les droits légaux du consommateur vis-à-vis du professionnel (...) en cas de non-exécution totale ou partielle ou d'exécution défectueuse par le professionnel (...) des obligations contractuelles (...) »
- 13 Article premier, par. 2 de la directive 93/13/CEE : « Les clauses contractuelles qui reflètent des dispositions législatives ou réglementaires impératives ainsi que des dispositions ou principes des conventions internationales, dont les Etats membres ou la Communauté sont parties, notamment dans le domaine des transports, ne sont pas soumises aux dispositions de la présente directive. »
- 14 En tant que partie d'un règlement juridique, le § 17 EVO représente, en principe, une „disposition juridique contraignante“ au sens de la Directive.
- 15 Staudinger (note de bas de page 7); le même auteur dans *ReiseRecht* aktuell 2000, 19.
- 16 Considérant 14 de la Directive 93/13/CEE : « Les Etats membres doivent toutefois veiller à ce que des clauses abusives n'y figurent pas (...) » [il est question des dispositions législatives ou réglementaires des Etats membres qui fixent directement ou indirectement les clauses de contrats avec les consommateurs, cf. considérant 13, première phrase].
- 17 Cf. à ce sujet également l'arrêt du 11 juillet 2001 du Conseil d'Etat français. Celui-ci examine pour la première fois, dans le sens de la Directive, les services publics réglés

d'empêcher des clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs, mais oblige également le législateur national à contrôler les lois et les ordonnances en vue de dispositions discriminatoires pour les consommateurs et, le cas échéant, de les modifier<sup>18</sup>.

Dans la mesure où le législateur national n'a pas suffisamment transposé la Directive<sup>19</sup>, toutes les instances nationales, donc également les tribunaux<sup>20</sup>, sont appelés, conformément à l'article 249, al. 3 et à l'article 10 du Traité instituant la Communauté européenne (Traité CE), à contribuer, dans la mesure de leurs possibilités<sup>21</sup>, à l'application du droit communautaire<sup>22</sup>. Les dispositions allant à

l'encontre du droit communautaire doivent être interprétées de manière à répondre à la directive<sup>23</sup>, ce qui a été clairement démontré par le Bundesgerichtshof (Cour suprême)<sup>24</sup> dans l'affaire Heiningen<sup>25</sup>.

Par conséquent, le § 17, première phrase EVO ne serait, à la lumière de la Directive 93/13/CEE que partiellement applicable. Le champ d'application du § 17, première phrase EVO devrait être réduit téléologiquement<sup>26</sup>, de manière à être conforme à la législation communautaire, la disposition n'étant donc pas applicable dans des cas touchant les consommateurs, si la suppression ou le retard du train est dû à un dol ou une faute lourde<sup>27</sup>. L'exonération de la responsabilité est remplacée par les dispositions générales du Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, Code civil).

La question de savoir si le libellé du § 17, première phrase EVO permet une interprétation ou si la clarté de la disposition et l'intention univoque du législateur<sup>28</sup> interdisent une telle restriction<sup>29</sup>, respectivement la question de savoir si avec la restriction judiciaire du § 17, première

---

par une disposition légale au moyen des dispositions de droit civil concernant les clauses abusives dans les contrats avec les consommateurs, à ce sujet Tilmann, *Zeitschrift für Europäisches Privatrecht* 2003, 129.

- 18 Cf. toutefois Butters, *Vertragsgerechtigkeit in der öffentlichen Versorgungswirtschaft* (Équité des contrats dans l'économie d'approvisionnement public), Munich 2003, 140, qui n'accorde pas de caractère contraignant aux considérants.
- 19 Le législateur a certes, par la loi concernant le Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) (BGBl. 2002 II 2140) réformé le § 17 EVO. La nouvelle version n'est toutefois pas encore en vigueur et, en tant que résultat, ne suffit non plus pas, par ailleurs, aux exigences de la Directive 93/13/CEE, cf. également Pohar (note de bas de page 3).
- 20 Les tribunaux sont également des organes nationaux au sens de l'article 249, al. 3 du Traité instituant la CE (Traité CE) et ils sont contraints, conformément à l'article 10 du Traité CE, à remplir les exigences communautaires, cf. Grabitz/Hilf/v. Bogdandy, *Das Recht der Europäischen Union* (Le Droit de l'Union européenne), tome I, collection en feuillets mobiles (état : avril 2003), article 10 du Traité CE, marg. 55 ; *Münchener Kommentar/Basedow* (note de bas de page 8), remarque préliminaire concernant le § 305, marg. 42.
- 21 La méthodologie nationale constitue donc la limite de l'application du droit conforme à la Directive, juridiction permanente de la Cour de Justice européenne, cf. les preuves chez Franzen, *Juristenzeitung* 2003, 324, note de bas de page 47.
- 22 Cf. Grabitz/Hilf/v. Bogdandy (note de bas de page 18), art. 10, du Traité CE, marg. 55 ; *Münchener Kommentar/Basedow* (note de bas de page 8), remarque préliminaire concernant le § 305, marg. 4 ; Schwarze/Berg, *EU-Kommentar* (Commentaire relatif à l'UE), Baden-Baden 2000, article 288, marg. 75.

- 23 Voir en particulier Brechmann, *Die richtlinienkonforme Auslegung* (L'interprétation conforme à la directive), Munich 2004.
- 24 *Neue Juristische Wochenschrift* 2002, 1881 ss.
- 25 Cf. la question soumise par le Bundesgerichtshof, *Neue Juristische Wochenschrift* 2000, 521 ; par la suite, Cour de Justice européenne, Bundesgerichtshof, *Neue Juristische Wochenschrift* 2002, 281 ; transposition de la décision préliminaire par BGH, NJW 2002, 1881.
- 26 Ainsi également Staudinger (note de bas de page 7), (3668).
- 27 Il convient de noter que non pas le terme de consommateur selon le BGB, mais celui selon la Directive est déterminant. Le voyageur pendulaire n'est pas, tout comme le voyageur d'affaires, concerné par l'application de la Directive. Par conséquent, le § 17, première phrase EVO s'applique à lui sans réserves de droit communautaire.
- 28 L'intention du législateur était de limiter aussi largement que possible la responsabilité du chemin de fer, Staudinger/Schmidt-Bendun (note de bas de page 6).
- 29 Ainsi en ce qui concerne l'affaire Heiningen et l'interprétation du § 5, al. 2 de la loi relative à la révocation de contrats résultant d'un démarchage de porte-à-porte : Hochleiner/Wolf/Groberichter, *Wohnungswirtschaft und Mietrecht* (Economie du logement et droit du logement) 2002, 529 ss ; Pickenbrock/Schulze, *Wohnungswirtschaft und Mietrecht* 2002, 521 ss ; également BGH, NJW 2000, 521 (522).

phrase EVO, la limite d'un effet direct de directives dans des litiges entre parties privées<sup>30</sup> a été dépassée de manière illicite demeure en suspens. Le pouvoir judiciaire n'est certes, en principe, pas approprié à transposer, à la place du législateur, les obligations du droit communautaire émanant de l'article 249, al. 3 du Traité CE<sup>31</sup>. Dans l'optique de l'affaire Heininger et de l'argumentation de Staudinger, cette manière de procéder n'est toutefois pas exclue<sup>32</sup>.

La Chambre ne tient toutefois compte que partiellement de ces objections de droit communautaire. Pour motiver son avis juridique de ne pas vouloir appliquer la Directive 93/13/CEE au § 17, première phrase EVO, elle renvoie uniquement à l'arrêt du 1<sup>er</sup> novembre 2000<sup>33</sup> cité à plusieurs reprises. Ce renvoi n'est cependant pas convainquant. En effet, la Chambre a souligné dans cet arrêt qu'elle ne voulait se prononcer ni en ce qui concerne l'interprétation conforme à la directive ni en ce qui concerne la question de soumettre cette question à la Cour de Justice européenne<sup>34</sup>. En tant que résultat, la Cour suit toutefois avec sa position de rejet la ligne de la jurisprudence nationale<sup>35</sup>.

Il convient de noter que le pourvoi en cassation<sup>36</sup> contre le jugement en appel n'a pas été admis en raison du fait que l'affaire ne soulevait pas de questions juridiques d'une importance générale<sup>37</sup> pour lesquelles il existe un besoin de clarification<sup>38</sup>. Eu égard aux réserves formulées dans la littérature<sup>39</sup> et compte tenu du nombre de contrats de transport conclus quotidiennement avec les consommateurs et la fréquence des suppressions ou retards de trains, la Chambre semble avoir choisie avec sa motivation, en ce qui concerne ce point, une solution de facilité.

2. Dans la mesure où l'on approuve toutefois le point de vue de la Chambre et où le § 17, première phrase EVO constitue réellement une « forteresse imprenable »<sup>40</sup>, qui n'est accessible ni au contrôle de la clause par la directive ni à une interprétation conforme au droit communautaire, se pose la question de la responsabilité du législateur.

La figure de la responsabilité de l'Etat pour un tort législatif<sup>41</sup> en tant que sanction<sup>42</sup> pour non

30 Les directives ne sont pas applicables directement en cas de relations entre parties privées : jurisprudence permanente de la Cour de Justice européenne : cf. arrêt de la CJE du 14.7.1994 – Affaire C-91/92, collection 1994 (Faccini Dori) I-3325, marg. 25; également Gundel, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaft* 2001, 143 (144 ss.).

31 Cf. Franzen, *Juristenzeitung* 2003, 321 (328).

32 Position en général critique en ce qui concerne les effets de l'arrêt Heininger sur le droit privé communautaire: Franzen (note de bas de page 29); cf. également remarque de Felke, *Monatsschrift für Deutsches Recht* 2002, 226 (227); Abersack/Mayer, *Wohnungswirtschaft und Mietrecht* 2002, 253 (257); Piekenbrock/Schulze (note de bas de page 27).

33 Landgericht Francfort-sur-le-Main, *Transportrecht* 2001, 313.

34 Littéralement : "étant donné que l'application de la directive mentionnée n'entre pas en ligne de compte, une décision ne s'est pas avérée nécessaire en ce qui concerne la question de savoir si le § 17 EVO doit être interprété de manière conforme à la directive, respectivement s'il est nécessaire de soumettre cette question à la CJE". Landgericht Francfort-sur-le-Main, *Transportrecht* 2001, 313 (314).

35 Cf. Landgericht Mayence, arrêt du 22.3.1988 – 3 S 379/87; Amtsgericht Berlin-Lichtenberg, *Transportrecht* 2001, 212; Amtsgericht Francfort-sur-le-Main, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2001, 132; *ReiseRecht aktuell* 2000, 171, avec une remarque de Staudinger; Amtsgericht Berlin-Mitte, arrêt du 7.2.2001 – 5 C 592/00; Landgericht Essen, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2003, 139; Amtsgericht

Cologne, *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2003, 345, à ce sujet : Pohar (note de bas de page 3).

36 Depuis la loi relative à la réforme du Code de procédure civile du 17.7.2001 (BGBl. 2001 I 1887), le pourvoi en cassation devant la Cour suprême est toujours possible, dans la mesure où il est recevable.

37 Une question juridique revêt une importance générale lorsqu'elle touche un nombre indéfini de cas, cf. *MünchenerKomm/Wenzel* (note de bas de page 36), § 543, marg. 8; Zimmermann, *Zivilprozessordnung* (Code de procédure civile), 6ème édition, Heidelberg 2002, § 543, marg. 2; *Drucksachen des Deutschen Bundestages* (Imprimés du Bundestag allemand) 14/4722, 104.

38 Une telle situation est déjà donnée lorsque la doctrine présente des avis différents, *Münchener Kommentar/Wenzel* (note de bas de page 37), *Münchener Kommentar zur Zivilprozessordnung*, 2ème édition, Munich 2002, § 543, marg. 7.

39 Cf. ci-dessus note de bas de page 7 s.

40 Position critique en ce qui concerne l'application du § 17 EVO Staudinger, remarque concernant l'arrêt du Amtsgericht Francfort-sur-le-Main du 30.3.2000, *ReiseRecht aktuell* 2000, 171.

41 En ce qui concerne la responsabilité en cas de jurisprudence allant à l'encontre du droit communautaire, cf. Wegener, *Europarecht* (Droit européen) 2002, 785 ss.



respect d'obligations de droit dérivé de la part du législateur est généralement connue<sup>43</sup>. Un droit résultant de la responsabilité de l'Etat en raison d'une situation juridique allant à l'encontre du droit communautaire suppose toutefois selon la jurisprudence de la Cour de Justice européenne<sup>44</sup> premièrement une infraction qualifiée contre le droit communautaire ; le droit communautaire non respecté doit deuxièmement avoir pour but de contribuer à ce qu'un individu accède à son droit ; il doit troisièmement exister une relation causale entre le non respect du contrat par l'Etat membre et le dommage individuel<sup>45</sup>.

Pour qu'une infraction qualifiée soit donnée, l'Etat membre doit avoir clairement et considérablement dépassé les limites du droit communautaire. Cela est le cas lorsqu'un mandat de réglementation univoque a été ignoré pendant une période prolongée<sup>46</sup>. Dans la mesure où l'on assume, à juste titre, avec Staudinger<sup>47</sup>, que le considérant 14 de la Directive 93/13/CEE constitue un mandat de réglementation contraignant, l'infraction qualifiée contre le droit communautaire est évidente : le § 17, première phrase EVO n'a pas été modifié, malgré un mandat de réglementation et un délai fixé jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier

1995<sup>48</sup>. La deuxième condition est elle aussi remplie. La norme de droit communautaire vise, en tant que résultat, à conférer au consommateur des droits à indemnisation contractuels qui, avant la promulgation de la Directive, étaient exclus par le droit national. La relation causale directe entre l'applicabilité du § 17, première phrase EVO et la pratique juridique maintenue de rejeter des droits à indemnisation – même dans les cas où le chemin de fer est responsable de la suppression ou du retard d'un train – est évidente.

Dans la mesure où une faute lourde ou un dol du transporteur ou de ses agents<sup>49</sup> entraîne une suppression ou un retard de train, une action contre la République fédérale d'Allemagne pourrait avoir davantage de succès qu'une action contre les transporteurs ferroviaires qui, compte tenu de la jurisprudence actuelle, peuvent de mieux en mieux se cacher derrière le § 17, première phrase EVO.

En ce qui concerne le litige présent, il convient finalement de noter que sa portée, en ce qui concerne le droit communautaire, ne sera pas clarifiée. Le recours contre le refus de révision<sup>50</sup> présenté conformément au § 544 ZPO (Code de procédure civile)<sup>51</sup> n'était pas recevable en raison du faible montant dont le recours faisait l'objet<sup>52</sup> (§ 26, n° 8 de la loi d'introduction au Code de

42 L'obligation à indemniser doit tenir compte de l'effet utile du droit communautaire en vue de la protection des droits individuels, Schwarze/Berg (note de bas de page 20), article 288, marg. 75.

43 Cf. Schwarze (note de bas de page 20), article 235 du Traité instituant la CE, marg. 3, Schwarze/Berg (note de bas de page 20), article 288, marg. 72 ss. ; Arrêt de la CJE du 19.11.1991, affaire C-6/90, collection I 5405 ss. (Francovich) = *Neue Juristische Wochenschrift* 1992, 165 ss ; Franzen, *Juristenzeitung* 2003, 321 (328, 330) ; Schoch, dans : *Staat, Kirche, Verwaltung* (Etat, Eglise, Administration), mélange à l'occasion du 70ème anniversaire de M. Hartmut Maurer, Munich 2001, p. 759) ; Brechmann (note de bas de page 21), p. 24.

44 CJE du 5.3.1996 – Affaire C-46, 48/93, collection 1996, I-1029, marg. 57 (Brasserie du pêcheur) ; CJE du 15.6.1999 – Affaire C-140/97, collection 1999, I-3540, marg. 50.

45 Cf. également Grabitz/Hilf/v. Bogdandy (note de bas de page 18), article 288, marg. 123 ss.

46 Cf. Schwarze/Berg (note de bas de page 20), article 288 du Traité instituant la CE, marg. 85.

47 Staudinger (note de bas de page 7), (3666).

48 Cf. article 10, par. 1, première page Directive 93/13/CEE : „Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1994 ».

49 Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est également auxiliaire du transporteur ferroviaire, cf. Tavakoli, *Privatisierung und Haftung der Eisenbahn* (Privatisation et responsabilité du chemin de fer), Baden-Baden 2001, p. 337.

50 Cf. à ce sujet Wenzel, *Neue Juristische Wochenschrift* 2002, 3353 (3357).

51 Nouvellement libellé par l'article 2 *Zivilprozessreformgesetz* du 17.7.2001 (BGBl. 2001 I 1887).

52 Le recours doit porter sur un montant dépassant 20'000.- €, § 26, n° 8 de la loi d'introduction au Code de procédure civile (*Einführungsgesetz zur Zivilprozessordnung*), cf. également *Bundesgerichtshof*, *Neue Juristische Wochenschrift* 2002, 2720 et 3180.

procédure civile)<sup>53</sup>. Le Landgericht Francfort constituait ainsi la dernière instance. Du moins du point de vue de la science juridique, cela aurait été une bonne occasion de soumettre pour décision préjudicielle la question concernant l'interprétation de l'article 1<sup>er</sup>, al. 2 ainsi que le considérant n° 14 de la Directive 93/13/CEE à la Cour de Justice européenne, conformément à l'article 234 du Traité CE, ce que la Chambre n'a – de son point de vue, à juste titre – pas fait. Dans la mesure toutefois où le tribunal obligé, en principe, à soumettre la question à la Cour de Justice européenne (art. 234, al. 3 Traité CE), y renonce de manière arbitraire<sup>54</sup>, le droit du demandeur, assimilable à un droit fondamental pouvant donner lieu à un recours constitutionnel selon l'article 93 I, n° 4a de la Constitution<sup>55</sup> de la République fédérale d'Allemagne, à savoir le droit de s'adresser au juge prévu par la loi, pourrait être enfreint.

(Extrait de *Transportrecht*, Hambourg, n° 4/2004, p. 170-174)  
(Traduction)

## Informations diverses

### Forum Transport & Logistics 2005

*Bruxelles, 15 février 2005*

Le Forum Transport & Logistics 2005 a été organisé par le cabinet d'avocats Lawfort, un des plus grands

cabinets en Belgique. Ce forum a fourni au suppléant du Directeur général de l'OTIF l'occasion d'attirer l'attention, en tant que keynote speaker devant environ 100 représentants du domaine du droit de transport et de l'économie des transports, sur la prochaine entrée en vigueur de la COTIF et des Règles uniformes CIM 1999 et d'informer sur les conséquences juridiques qui en découlent.

Le forum lui a en outre permis de présenter les possibilités offertes par les Règles uniformes CIM en tant que base juridique pour des transports multimodaux. Son exposé a finalement offert un bref aperçu des efforts entrepris par les différentes instances internationales en vue de parvenir à des solutions juridiquement satisfaisantes pour les transports multimodaux.

A l'issue de la session conjointe avec des exposés introductifs, les questions soulevées ont pu être approfondies dans des „break out sessions“ organisées séparément pour chaque mode de transport (route, air, mer et rail). Les résultats de ces „break out sessions“ ont été brièvement présentés au cours de la session finale conjointe.

Les participants issus du monde des transports, qui se sont principalement réunis pour des questions d'ordre pratique, se sont montrés intéressés par les questions juridiques traitées par le représentant de l'OTIF. Tous les exposés seront prochainement disponibles sur le site Internet de l'organisateur, [www.lawfort.be](http://www.lawfort.be).  
(Traduction)

## Bibliographie

- 53 Disposition transitoire à la loi relative à la réforme du Code de procédure civile du 27 juillet 2001, introduite par l'article 3 de la loi relative à la réforme du Code de procédure civile du 17 juillet 2001 (BGBl. 2001 I 1887), modifiée par l'article 5, par. 1a de la loi relative à la modernisation du droit des obligations du 26 novembre 2001 (BGBl. 2001 I 3138).
- 54 Recueil des décisions du *Bundesverfassungsgericht* (Cour constitutionnelle) 82, 159; NJW 01, 1267; Jarass/Pieroth, *Grundgesetz* (Loi fondamentale), 6<sup>ème</sup> édition 2002, article 101, marg. 12.
- 55 Cf. également Schulze-Fielitz dans : Dreier (éditeur), *Grundgesetz-Kommentar* (Commentaire sur la Constitution), volume 3, 2000, article 101, marg. 61 ; Schmidt-Bleibtreu/Klein, *Kommentar zum Grundgesetz* (Commentaire sur la Constitution), 9<sup>ème</sup> édition 1999, article 101, marg. 8a; Sensburg, *Neue Juristische Wochenschrift* 2001, 1259; Füßer, *Deutsches Verwaltungsblatt* 2001, 1574; Tillmanns, *Bayerische Verwaltungsblätter* 2002, 723.

**Allégret Marc, Taïana Philippe**, *Transport ferroviaire interne*, Juris-Classeur commercial, fascicule 630 (11, 2004 - mise à jour au 30.9.2004)

Le fascicule 630 traite, en une quinzaine de pages, la constatation des dommages (expertise), le dépôt et la vente des marchandises ainsi que les autres procédures dans le cadre du contrat de transport ferroviaire interne (français) des marchandises.

La question de l'expertise est importante puisque le transporteur est soumis à une obligation de résultat et qu'une présomption de responsabilité pèse sur lui en cas de perte ou d'avarie de la marchandise ou de retard dans la livraison. Mais, il pourra se dégager de cette présomption en apportant la preuve d'une cause d'exonération, donc en apportant la preuve, souvent

« périssable », de faits – tels que la composition de l’envoi, la protection de la marchandise, le conditionnement intérieur des colis ou des conteneurs, l’état des denrées périssables transportées – qui doivent être « photographiés » alors que les choses sont encore en l’état. Il importe, par conséquent, que la preuve de ces faits soit rapidement établie et conservée.

Les auteurs analysent, tout d’abord, en profondeur la procédure spéciale d’expertise instituée par le Code de commerce, dès son origine, en 1807, dans son article 106, dispositions qui ont été complétées et améliorées par une loi du 12 février 1927, pour être finalement, et ce depuis l’ordonnance du 18 septembre 2000, reprises dans l’article L. 133-4 du Code de commerce.

Ils présentent ensuite les autres moyens de preuve (expertise judiciaire de droit commun, expertise amiable et expertise unilatérale) avant d’aborder les questions du transfert de la marchandise dans un dépôt public, de la vente de la marchandise et de la remise de la marchandise à l’administration des Domaines.

Si la doctrine et la jurisprudence trouvent leur juste place dans le fascicule, les considérations utiles à la pratique n’en sont par pour autant négligées. De présentation claire, le commentaire des dispositions examinées est précédé, comme d’usage, de points-clés, d’un sommaire analytique et d’un index alphabétique.

Ayant pour coauteur l’un des meilleurs experts juridiques du droit de transport ferroviaire, tant national qu’international, le fascicule est recommandé aux professionnels du droit.

**Kunz Wolfgang** (Editeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 17<sup>ème</sup> livraison complémentaire, état 30 septembre 2004

L’ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (v. Bulletin 3/2004, p. 74). Outre l’éditeur, 20 autres auteurs participent à l’élaboration de ce recueil.

Avec la 17<sup>ème</sup> livraison complémentaire, le volume du recueil s’est encore agrandi et comporte maintenant quatre au lieu de trois tomes. Les deux premiers tomes

sont consacrés au droit de la République fédérale d’Allemagne, le troisième au droit des Länder et au droit européen et le quatrième couvre les catégories « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ». Chaque tome comporte un aperçu rapide et un sommaire concernant l’ensemble du recueil.

La nouvelle version des explications concernant la loi relative à la création de la Deutsche Bahn AG constitue une grande partie de la 17<sup>ème</sup> livraison complémentaire (160 pages). Ces explications, dont l’auteur est l’éditeur lui-même, éclairent la situation juridique de la DB AG sous différents aspects, en tenant compte de la jurisprudence ainsi qu’avec de nombreuses indications sur la littérature spécialisée.

La partie « Droit européen » a été élargie et mise à jour par l’introduction de deux directives de la Communauté européenne concernant la protection de l’environnement.

Le « Droit ferroviaire » s’est peu à peu développé en un recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine ferroviaire. Il peut servir d’aide précieuse pour toutes les personnes spécialisées dans le domaine ferroviaire. (Traduction)

*Langenscheidt Collins Active German-English/English-German Dictionary (Dictionnaire Langenscheidt Collins allemand-anglais/anglais-allemand)*, 959 pages, première édition, ISBN 3-468-10401-4, Editions Langenscheidt, Munich, 2004.

Cet ouvrage fait partie d’une série de dictionnaires publiés par Langenscheidt en coopération avec Collins. Il paraît dans un nouveau format basé sur un nouveau concept. Il comporte plus de 85’000 mots et idiomes dans chaque langue et a pour but principal un usage actif de la langue. Des “fenêtres-infos” expliquent les aspects culturels et régionaux de la vie quotidienne, aidant ainsi à comprendre la langue, le pays et son peuple. L’emploi de “mots-clefs” (p. ex. des verbes modaux et des prépositions) est également expliqué de manière claire et précise. Les mots sont imprimés en bleu et le texte principal en noir, ce qui rend la présentation optique du dictionnaire attrayante et facilite son utilisation.

Une annexe de 60 pages, “Language in action” (“Le langage en action”) fournit une aide supplémentaire dans les situations de la vie quotidienne, telles que la rédaction de lettres et de e-mails, des appels

téléphoniques et l'écriture d'enveloppes pour des envois dans différents pays.

Ce dictionnaire s'inscrit dans la coopération à long terme entre Langenscheidt et Collins. Cela signifie que le contenu est développé, révisé et mis à jour par des auteurs anglais et allemands expérimentés, ce qui garantit un usage authentique et contemporain de la langue ainsi qu'une traduction fiable. Le dictionnaire prend en compte la réforme de l'orthographe de la langue allemande, contient des indications concernant la prononciation ainsi qu'une liste des verbes irréguliers dans les deux langues. Une liste des terminaisons régulières des noms allemands avec indication de leur genre et de leur déclinaison constitue également une aide précieuse à ceux qui apprennent la langue. (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° 3063/2005, p. 5-7 – Faute lourde. Echec via contrats types ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 3065/2005, p. 42 – Dangereux. Par petites touches (N. Grange, J.-M. Fabre)

*Idem*, n° 3068/2005, p. 93/94 – Dommages au conteneur. Quelle responsabilité ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 3069/2005, p. 118/119 – Fluvial. Entrée en vigueur de la CMNI (Ch. Hübner)

*Idem*, n° 3070/2005, p. 133/134 – Transport multimodal. Le défi (M. Tilche)

*Idem*, n° 3075/2005, p. 226/227 – Faute inexcusable (M. Tilche, interview avec Me Cornette) ; p. 227/228 – Billet d'humeur. Les sanglots longs... (J. Putzeys)

*CIT Info*, Berne, N° 1/2005, p. 1/2- Optimisation de l'interface entre les droits des transports CIM/SMGS / Optimierung der transportrechtlichen Schnittstelle CIM/SMGS / Improving the interface between CIM and SMGS law (M. Sack); p. 3 – Un ou deux contrats de transport ? / Ein oder zwei Beförderungsverträge? / One or two contracts of carriage?

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 19/2005, S. 9 – Alles normal bei den Tanks. Din und Bam informierten Hersteller und Halter über zahlreiche

neue Normen im Tankkapitel des ADR/RID 2005 (N. Ebeling)

*European Transport Law/Droit européen des transports*, Antwerpen, N°1/2005, p. 11-51 – The harmonization of intermodal liability arrangements (K.F. Haak) ; p. 53-82 – La nouvelle COTIF ou l'espace juridique ferroviaire en mutation (M. Kopecky)

*Fiata Review*, Glattbrugg, N° 56/2005, p. 8/9 – Air freight liabilities and limits – AFI (Airfreight Institute) makes a call for clarity

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 2/2005, S. 30-32 – Recht und Technik (Dokumentation, 41. Tagung des RID-Fachausschusses) (J. Conrad)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 3-4/2005, p. 14 – L'Est et l'Ouest doivent s'entendre (H. Hof)

*Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr)/VAP (Verband schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer)*, Uitikon/Zürich, (Handbuch, 79 Seiten), Standortbestimmung aus der Praxis: Liberalisierung des Bahngüterverkehrs und Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen (K. Metz)<sup>1</sup>

*Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, Wien, Nr. 3-4/2004, S. 24-29 – Das sogenannte „Dritte Eisenbahnpaket“ als Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems (K. Gstettenbauer)

*Shipping & Transport Lawyer International*, London, p. 24-28 – Better the devil you know? UNCITRAL Draft Instrument, and El Greco (S. Derrington)

*Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports* (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 41/2004, p.1-5 – La jurisprudence française sur l'action directe en paiement dans le transport routier de marchandises (I. Bon-Garcin, F. Létacq)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 11-12/2004, S. 421-425 – Der „elektronische“ Luftfrachtbrief (E. Ruhwedel); S. 425-439 – Die Reichweite der europäischen Verkehrsrechtskompetenz. Zum Fortbestand der bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen der Bundesrepublik Deutschland nach der EU-Osterweiterung (K. Otte, B. von Bodungen)

1 Disponible sur l'Internet / verfügbar im Internet / available on the Internet: [www.litra.ch](http://www.litra.ch); [www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch)

*Idem*, Nr. 1/2005, S. 9-17 – Die Bestimmung des Teilstreckenrechts im Multimodaltransportvertrag ohne doppelte Anwendung Internationalen Privatrechts (O. Hartenstein); S. 22/23 – Haftung und Haftungsausschluss in den Eisenbahninfrastrukturnutzungsbedingungen der DB Netz AG (K.-H. Gimmler, D. Steinborn)

*Idem*, Nr. 2/2005, S. 59-62 – Nochmals: Multimodalvertrag, Güterumschlag und anwendbares Recht (R. Herber)

*Idem*, Nr. 3/2005, S. 89-102 – Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts (K. Haak, M. Hoeks)