



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

2/2005

113^e Année • Avril - Juin

Sommaire

Communications de l'Office central

Approbation du Protocole 1999

Portugal, p. 29

Liste des lignes CIM, p. 29

Organes de l'OTIF

Comité administratif

103^{ème} session – Berne, 12/13.5.2005 – p. 30

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

v. sous « Marchandises dangereuses »

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

v. sous "Marchandises dangereuses"

Marchandises dangereuses

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

6^{ème} réunion – Bonn, 21/22.4.2005 – p. 30

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

Bonn, 3/4.5.2005, p. 32

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris - Arrêt du 2.10.2003 – Application contractuelle des RU CIM en trafic international de feroutage – Exonération de la responsabilité de la société de feroutage – p. 33

Informations diverses

Académie de l'Association des entreprises de transport allemandes

Bad Homburg, 21/22.4.2005, p. 34

Rail Cargo Information Netherlands

Rotterdam, 24.5.2005, p. 35

Association internationale des usagers d'embranchements particuliers (AIEP)

Bonn, 9.6.2005, p. 35

Académie internationale d'été 2005

Sopron (Hongrie), 23-26.6.2005. p. 35

Bibliographie

Wittenberg/Heinrichs/Mittmann/Zwanziger, Kommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) (Commentaire portant sur la loi générale relative aux chemins de fer), p. 35

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 36

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
E-mail : info@otif.org

2/2005

113^e Année – Avril - Juin

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

Approbation du Protocole 1999

Portugal

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), le Portugal a déposé, le 7 avril 2005, son instrument d'approbation du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire¹.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la nouvelle teneur de la COTIF, n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats (article 20, § 2 COTIF 1980). Le Portugal est le 25^{ème} Etat à avoir ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999.

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

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 72 du 20 avril 2005

Chapitre « Ukraine »

En raison des modifications apportées au chapitre Ukraine, le chapitre est réédité.

Lettre circulaire de l'Office central no 73 du 9 mai 2005

Chapitre « Allemagne »

Radiation de la ligne de navigation Puttgarden – Moss exploitée par la “Scandlines Euroseabridge GmbH” (Hochhaus am Fährhafen, DE – 18119 Rostock – Warnemünde) mentionnée sous II. c) 69.

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

103^{ème} session

Berne, 12/13 mai 2005

Pour sa 103^{ème} session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 12 et 13 mai 2005, sous la Présidence de M. Aymeric (France).

Pour l'essentiel, les discussions du Comité administratif ont porté sur les questions de personnel et sur la préparation de la 7^{ème} Assemblée générale qui se tiendra à Berne, les 23 et 24 novembre - et si nécessaire le 25 novembre - 2005. Après de longues discussions, le Comité administratif a approuvé une nouvelle version du Statut du personnel qui sera applicable à compter du 1^{er} juin 2005.

Quant au reste, le Comité administratif a approuvé le Rapport de gestion et le Rapport de gestion financière 2004. Il a fixé le taux kilométrique qui constitue la base pour le calcul des contributions définitives 2004 à Frs. 6.50. Le résultat de l'exercice 2004 s'est soldé par un excédent de charges de Frs. 120'641.86 qui sera prélevé du Fonds de réserve. Cet excédent de charges s'explique notamment par la comptabilisation de la dotation à la provision pour débiteurs douteux dans un compte de charge au lieu d'une réserve.

Le Comité administratif a également pris note de la situation financière générale de l'OTIF et de la situation actuelle des placements.

La 104^{ème} session se tiendra à Berne, le 22 novembre 2005, soit immédiatement avant la 7^{ème} Assemblée générale.

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

Bonn, 21/22 avril 2005

v. sous « Marchandises dangereuses »

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

Bonn, 3/4 mai 2005

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

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

6^{ème} réunion

Bonn, 21/22 avril 2005

Les Etats suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : Belgique, Allemagne, France, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, République Tchèque et Royaume-Uni. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) étaient également représentées.

Détecteurs de déraillement

Le problème du déclenchement intempestif (fausse alarme) des détecteurs de déraillement montés sur les wagons-citernes par les chemins de fer suisses (CFF) n'étant pas encore résolu, le projet a été momentanément mis en veilleuse.

Suite aux épreuves réalisées par l'UIC qui ont permis de déterminer l'endroit où les détecteurs doivent être montés, la valeur de déclenchement et l'influence de l'état de l'infrastructure, il a été convenu

- que la Suisse va influencer sur le constructeur, d'entente avec l'UIC, d'effectuer des essais avec 6,5 g, afin de récolter des expériences sur la signification des déclenchements intempestifs faibles,
- qu'il faut s'assurer par des essais, avant d'équiper des flottes entières, que les détecteurs de déraillement fonctionnent également de manière sûre lors de vitesses élevées,
- que c'est la tâche de l'industrie, sur la base de systèmes électroniques existants (par exemple la

télématique), de rechercher des solutions pour la détection électronique de déraillement,

- que le groupe de travail devrait être engagé étroitement dans le développement de détecteurs électroniques de déraillement pour pouvoir donner une recommandation à la Commission d'experts du RID,
- que le groupe de travail renseigne à temps la Commission d'experts du RID si l'échéance prévue pour l'incorporation de prescriptions pertinentes dans le RID (2009) ne peut pas être respectée.

Mesures pour éviter et limiter des dommages par enchevêtrements des tampons

Le cahier des charges proposé par la France pour les dispositifs anti-chevauchement, dont l'objectif consiste à éviter de grandes transformations (constructions annexes) aux wagons, à ne pas augmenter le risque pour le personnel dans « l'espace bernois » (rectangle de Berne), à ne pas modifier la longueur du wagon et à éviter de constituer des entraves aux autres wagons lors du passages dans des courbes, a été adopté par le groupe de travail. La Commission d'experts du RID devra se pencher sur la question de l'équivalence de ce dispositif par rapport aux autres mesures déjà adoptées. L'UIC a d'autre part été prié d'élaborer un cahier des charges relatif à l'agrément des types pour ce qui est de la compatibilité avec d'autres dispositifs anti-chevauchement, afin de pouvoir s'y référer dans la réglementation.

En ce qui concerne la remise en question par le représentant de la France de l'applicabilité de la méthode d'essai de la norme EN 13094 pour les couvertures sandwich pour les fonds de citernes, l'on a convenu que les représentants de la France et de l'Allemagne tenteront de trouver une méthode d'essai mieux appropriée.

Dans un projet de proposition à la Réunion commune RID/ADR, la Belgique a proposé de prescrire pour les conteneurs-citernes les mêmes mesures adoptées pour les wagons-citernes et relatives aux dispositifs de protection contre les enchevêtrements des tampons ou pour en limiter les dommages. Lors des délibérations ultérieures, l'on a convenu ce qui suit :

- La réflexion ne doit pas être limitée aux conteneurs-citernes des transports terrestres européens, mais elle doit également comprendre les citernes mobiles. Etant donné que des allègements sont déjà aujourd'hui prévus pour les citernes mobiles

de l'ONU et qui ne s'appliquent pas au transport ferroviaire, d'autres exigences spécifiques au chemin de fer pourraient être traitées dans le cadre du Sous-comité d'experts de l'ONU.

- Le cadre d'un conteneur-citerne ne peut pas être modifié en raison de l'intermodalité de ce moyen de transport.
- Seules les mesures de protection de la citerne proprement dite peuvent être examinées. Les mesures propres aux wagons ne peuvent être appliquées, car les wagons porte-conteneurs peuvent transporter tout type de marchandises.
- L'on peut éventuellement obtenir un gain de sécurité par le positionnement des conteneurs-citernes au milieu du wagon porteur, pour autant que cela soit possible. En raison des effets considérables sur l'exploitation, cette question devrait auparavant être discutée de manière intensive avec l'UIRR (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route) et avec l'UIC.
- Dans les réflexions il faudrait également prendre en considération les masses différentes des wagons-citernes et des conteneurs-citernes, le type de construction de conteneurs-citernes (cadre) et la réalité que les conteneurs-citernes ne peuvent absorber que les forces horizontales, et aucunes forces verticales, en raison de la fixation sur le wagon porteur.
- Il y a lieu d'examiner si un avantage de sécurité pourrait résulter du fait que les conteneurs-citernes sont principalement transportés dans des trains complets avec peu de contraintes de manœuvre. Dans ce contexte il y a lieu de prendre en compte les accidents avec les conteneurs-citernes et le volume de trafic des conteneurs-citernes.

Télématique

Dans le cadre de ce thème les participants ont été invités à participer à un atelier d'information du Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et du logement sur le thème « Augmentation de la sécurité du transport et de la sûreté contre l'utilisation abusive au moyen de mesures techniques et logistiques » dans le cadre de la foire « transport logistic » à Munich. Ils ont en outre été informés sur le projet MITRA de l'UE (Monitoring and Intervention for the Transportation of

Dangerous Goods - Surveillance et intervention lors du transport de marchandises dangereuses).

Fuite de gouttes

Le représentant des Pays-Bas a présenté d'une part une proposition pour des prescriptions de contrôle pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour des matières qui sont transportées à l'état liquide, et d'autre part une proposition pour la vidange de l'équipement de service après le remplissage ou la vidange, afin d'éviter des fuites pouvant se produire pendant le transport.

Les points suivants ont entre autres été abordés dans la discussion :

- Il ne s'agit pas d'un problème qui ne concerne que le chemin de fer. Il a cependant été fait remarquer que le trafic ferroviaire diverge fondamentalement des autres modes de transport, car d'une part plusieurs intervenants sont impliqués en trafic ferroviaire, et que d'autre part, en trafic routier ou fluvial, des petits problèmes peuvent être rapidement constatés et éliminés.
- Le nombre d'inétanchéités constatées devrait être mis en relation avec le volume de transport, afin de constater s'il s'agit vraiment d'un problème grave.
- L'on ne sait pas si les inétanchéités constatées résultent d'un mauvais état des fermetures ou d'une fausse manipulation. S'il devait s'agir en premier lieu de problèmes techniques, ceux-ci pourraient réellement être réglés dans le RID. Les problèmes qui résultent de négligences du personnel devraient cependant être résolus d'une autre manière.

Le représentant des Pays-Bas soumettra une nouvelle proposition.

Rapports sur les événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses conformément à la section 1.8.5 du RID

Le représentant de la Suède a présenté un rapport sur un accident au cours duquel un train complet de 12 wagons-citernes chargé de 770 tonnes de chlore est entré en collision avec un butoir à une vitesse de 45 km/h et a partiellement déraillé. Il a complété que le fait qu'il n'y ait pas eu de fuite de marchandise dangereuse était dû à la présence de tampons crash et de plaques de protection.

Le groupe de travail a en outre été informé sur un incident qui a eu lieu aux Pays-Bas et qui soulève le problème de la répartition des responsabilités, car la cause de cet incident résidait dans une défaillance humaine lors du contrôle du matériel. Le représentant de l'Allemagne a rappelé qu'une attribution détaillée des obligations devrait avoir lieu dans chaque Etat, afin de pouvoir punir ceux qui auraient pu intervenir immédiatement. A son avis, il n'est pas suffisant d'effectuer des contrôles pendant le transport. Il faudrait en outre effectuer des contrôles au lieu de départ et au lieu d'arrivée sur le respect des obligations. Il a plaidé en faveur de la recherche de solutions non seulement en complétant les prescriptions, mais aussi en améliorant la pratique des contrôles. Le groupe de travail a été unanimement d'avis que pour effectuer des contrôles il faut également mettre à disposition suffisamment de moyens financiers.

Prochaine réunion : avril 2006.

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

Bonn, 3/4 mai 2005

Après « le manque d'enthousiasme » manifesté par le WP.15/ADR (v. Bulletin 4/2004, p. 81) pour la création d'un groupe de travail conjoint au sein de la Réunion commune RID/ADR, la participation à cette 3^{ème} réunion s'est encore rétrécie comme une peau de chagrin (5 Gouvernements seulement et 2 organisations internationales). Mais il s'agissait cependant des Gouvernements qui effectuent déjà des analyses de risques pour apporter entre autres la preuve de la nécessité des mesures qu'ils prennent en matière de restrictions de transport (v. Bulletin 4/2004, p. 79).

Le groupe de travail a examiné le projet de fil conducteur pour la réalisation des analyses de risques et préparé par l'Allemagne sur la base des procédures existantes. Il a été convenu que ce projet remanié sera transmis à la Commission d'experts du RID pour approbation. Il appartiendra à cette dernière de se prononcer également sur la poursuite éventuelle des travaux du groupe de travail et qui pourraient comprendre la mise sur pied d'une plateforme pour un échange d'expériences et d'un projet de recherche visant à comparer les systèmes d'analyses de risques tant qualitatives que quantitatives sur la base de scénarios concrets, en vue de leur uniformisation.

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 2 octobre 2003

Conformément aux « Conditions générales de ferroutage » les sociétés de ferroutage, membres de l'UIRR¹, s'engagent, en vertu du contrat de ferroutage, à organiser le chargement sur wagon, l'envoi par fret et le déchargement des véhicules routiers remis par leurs clients². Quand la responsabilité des sociétés de ferroutage est mise en cause en raison des engagements contractés, elle est régie par les Règles uniformes CIM^{3 4}.

Cf. Article 36, § 3 et article 37, § 2 CIM⁵

La Cour est saisie de l'appel interjeté par la Novatrans SA du jugement contradictoirement rendu le 14 juin 2001 par le tribunal de commerce de Paris qui, dans le litige l'opposant d'une part à la Logistra Sàrl et aux compagnies d'assurances AGF Mat et AXA Global Risks et d'autre part à la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), a :

- dit recevable l'action de la Logistra Sàrl, de la compagnie AGF Mat et de la société AXA Global Risks,
- condamné l'appelante, outre aux dépens, à payer 32.664,60 francs, soit 4.979,69 euros, aux

compagnies d'assurances et 10.000 francs, soit 1.524,49 euros, à la Logistra Sàrl,

- débouté la SNCF de sa demande d'irrecevabilité pour prescription et la Novatrans SA de sa demande en garantie formée à l'encontre de la SNCF.

...

Considérant que, chargée par la société Rizerie Franco Americaine et Coloniale, destinataire de la marchandise, de l'acheminement de 26.300 kilos de riz long en vrac d'Italie en France, la Logistra Sàrl a, pour le transport de Modane (Italie) à Noisy-le-Sec (France), fait appel à la Novatrans SA, société de ferroutage, qui a elle-même chargé la SNCF de la réalisation du transport ferroviaire;

Considérant que le 22 janvier 1999, lors de l'arrivée en gare de Noisy-le-Sec du container qu'elle avait expédié sur ordre de la Logistra Sàrl, la Novatrans SA a porté sur la lettre de voiture les réserves suivantes, reprises en substance sur le procès-verbal dressé le 27 janvier 1999 par la SNCF: "constatations faites à l'arrivée sur le wagon. Dôme entrouvert (mal verrouillé au départ) traces d'humidité sur la marchandise (riz en vrac) hors responsabilité Novatrans SA";

Considérant que le 5 février 1999, Monsieur T. Leclercq, expert, a, à la requête du Cesam, établi un rapport dans lequel il constate qu'aucune réserve n'a été faite sur l'état extérieur du container au moment de sa prise en charge par la Novatrans SA et conclut que celle-ci "reconnait de fait, par ses réserves du 22 janvier 1999, que le chargement a été endommagé par l'ouverture d'une trappe en cours de transport alors que le container était sous son entière responsabilité";

Considérant que le 21 janvier 2000 la Logistra Sàrl ainsi que la Compagnie AGF Mat et la société AXA Global Risks ont fait assigner la Novatrans SA devant le tribunal de commerce de Paris pour obtenir, sur le fondement du rapport d'expertise et de l'article 36 de la Convention de Berne⁶, dite CIM, la réparation du préjudice causé en raison de l'avarie constatée;

Considérant que le 27 janvier 2000 la Novatrans SA a fait assigner la SNCF afin que celle-ci soit condamnée à la garantir de l'ensemble des condamnations pouvant être prononcées à son encontre;

Considérant que, ceci étant, c'est à bon droit que la société appelante soutient que la qualité pour agir de la

1 Union internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route

2 Article 1.2.1 des Conditions générales de ferroutage

3 Article 6.1.1. des Conditions générales de ferroutage

4 Dans le texte original est cité le titre « Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer », CIM, ce qui n'est pas correct, étant donné que cette convention a été abrogée avec l'entrée en vigueur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dont l'Appendice B constitue les Règles uniformes CIM – v. article 24, § 2 COTIF.

5 Application contractuelle sur la base d'un renvoi des Conditions générales de ferroutage, v. note de bas de page 3 ; v. par ailleurs la publication dans la « Revue de droit uniforme », Rome, No -2004-1, p. 221-223

6 v. note de bas de page 4

Compagnie AGF Mat et de la société AXA Corporate Solutions Assurances n'est pas démontrée; qu'en effet, tout comme la Logistra Sàrl, elles ne produisent pas le contrat d'assurances qui les lierait à leur assurée; qu'en outre l'acte de subrogation établi le 8 avril 1999 pour un montant de 42.664,60 francs ne mentionne pas les "compagnies d'assurances figurant sur le contrat n° 13021 ", étant ici observé qu'aucun renseignement n'est fourni sur celui-ci; qu'enfin aucune autre pièce ne fait mention des assureurs de la Logistra Sàrl pour le sinistre objet du présent litige;

Considérant que, en ce qui concerne l'action dirigée par la Logistra Sàrl à l'encontre de la Novatrans SA, qui ne conteste pas sa qualité pour agir en réparation du préjudice par elle évalué à 10.000 francs, soit 1.524,49 euros, force est de constater :

- que les "conditions générales de ferroutage" liant les parties prévoient, concernant le régime international dont l'application n'est pas contestée,
 - d'une part que "En vertu du contrat de ferroutage, les sociétés membres de l'UIRR s'obligent à organiser le chargement sur wagon, l'envoi par fer et le déchargement des véhicules routiers - pleins ou vides - remis par leurs clients" (article 1.2.1),
 - d'autre part que "Quand la responsabilité des sociétés de ferroutage est mise en cause en raison des engagements contractés à l'article 1.2.1., elle est déterminée conformément aux dispositions de la "Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer⁷ (CIM)" (article 6.1.1.),
 - enfin que "les sociétés de ferroutage ne peuvent être tenues pour responsables de tous dommages, y compris de ceux causés aux tiers (chemin de fer inclus) trouvant leur origine dans une anomalie du véhicule expédié" (article 6.2.1.),
- que l'avarie survenue, à savoir la mouille du riz, a pour origine un mauvais verrouillage du dôme du container,
- que si la Novatrans SA est responsable du chargement du container sur le wagon et de son déchargement, rien n'établit que, comme elle le soutient, elle a pu vérifier le verrouillage du

container qui incombait à l'expéditeur chargé de l'emportage du riz, de sorte que l'absence de réserve lors du chargement ne peut lui être reprochée;

Considérant qu'en conséquence il y a lieu de débouter la Logistra Sàrl de sa demande;

...

Par ces motifs :

Confirme le jugement déféré en ses dispositions non contraires au présent arrêt concernant les frais irrépétibles, l'infirme pour le surplus et, statuant à nouveau, déclare irrecevables les demandes des compagnies d'assurance, déboute la Logistra Sàrl de sa demande en réparation du préjudice par elle invoqué et dit par voie de conséquence n'y avoir lieu à une quelconque garantie par la SNCF.

...

[Décision accessoire]

(Communication directe)

Informations diverses

Académie de l'Association des entreprises de transport allemandes

Bad Homburg, 21/22 avril 2005

L'Académie de l'Association des entreprises de transport allemandes (VDV) a organisé, conjointement avec le Comité international des transports ferroviaires (CIT), les 21 et 22 avril 2005, à Bad Homburg, un séminaire sur le thème « La nouvelle Convention COTIF, implications du nouveau droit en matière de fret sur le transport des marchandises par chemin de fer ». Ce séminaire a offert au Secrétariat de l'OTIF l'occasion de présenter la COTIF 1999 et d'aborder, au cours de la discussion, un série de problèmes liés à l'entrée en vigueur uniquement pour une partie des Etats membres de l'OTIF. Le séminaire a compté de nombreux participants et a, une fois de plus, souligné la nécessité d'une information suffisante des utilisateurs intéressés.

L'Académie du VDV prévoit, pour le deuxième semestre 2005, un séminaire spécialisé sur le thème du droit des wagons.

(Traduction)

7 v. note de bas de page 4

Rail Cargo Information Netherlands

Rotterdam, 24 mai 2005

Rail Cargo Netherlands a organisé, à l'attention de ses clients, un séminaire sur la COTIF 1999 et les nouveautés juridiques que celle-ci entraîne dans le domaine du transport ferroviaire. Ce séminaire a eu, avec environ 80 participants, un franc succès et a offert au Secrétariat de l'OTIF une nouvelle possibilité de présenter la COTIF 1999. Ce séminaire a lui aussi montré l'importante demande en informations de première main et a suscité un grand intérêt qui a donné lieu à une discussion animée.

(Traduction)

Association internationale des usagers d'embranchements particuliers (AIEP)

Bonn, 9 juin 2005

A l'occasion de son assemblée générale annuelle, l'AIEP a organisé, sous le titre « Cargo Rail Europe », un « Forum wagons privés » au cours duquel un représentant du Secrétariat de l'OTIF a eu l'occasion de présenter, sous le titre « Bases légales aujourd'hui et demain », le nouveau droit des wagons sur la base de la COTIF 1999. Le débat et la participation active des nombreux participants à ce forum ont à nouveau prouvé le grand intérêt à ce sujet.

(Traduction)

Académie internationale d'été 2005

« Train par train pour l'Europe »

Sopron (Hongrie), 23-26 juin 2005

L'Académie internationale d'été – entre-temps la 15^{ème} – a eu lieu fin juin sous la direction scientifique du professeur Dr Spera, gérant de LOGOTRANS SARL. Des experts ferroviaires issus de neuf nations étaient représentés et parmi eux des représentants d'institutions internationales, d'entreprises ferroviaires, de compagnies d'assurances et d'entreprises de logistique, de consultants internationaux et d'universités. L'OTIF était représentée par le Directeur général, qui a présenté un exposé sur les chances et les risques des chemins de fer sur le continent eurasiatique. Des exposés ont, par ailleurs, été présentés sur les « Règles de Hambourg », les perspectives des processus logistiques dans un

environnement globalisé, les effets de l'élargissement communautaire sur le fret routier et ferroviaire transfrontalier, la navigation intérieure européenne et les prestations du transport ferroviaire de marchandises en particulier eu égard à ses utilisateurs. Au cours de trois journées de discussions tant intensives que professionnelles, les tout juste 40 participants ont échangé leurs points de vue et leurs expériences au sujet des options d'interventions qui existent actuellement et qui s'ensuivront à l'avenir au niveau de la politique ou de l'économie privée et qui pourront favoriser la promotion de la compétitivité du secteur ferroviaire et optimiser son efficacité. Ce faisant, il a été diversement constaté que de nets progrès en ce sens pourraient être obtenus au moyen des possibilités d'interventions déjà disponibles. Cependant, les participants étaient d'accord sur un point, celui de l'importance croissante pour les chemins de fer de procéder à des analyses prévisionnelles à plus long terme des développements par exemple également en Russie et en Chine, de manière à mieux pouvoir tirer profit des chances d'accès à ces marchés qui en résulteront. Les participants feront sans nul doute effet de multiplicateur et pourront propager les constatations faites dans leur champ d'action, si bien qu'il y avait accord unanime sur le fait de dire que la forme choisie pour cette manifestation constitue un complément sensé aux usuels congrès internationaux.

(Traduction)

Bibliographie

Wittenberg/Heinrichs/Mittmann/Zwanziger, *Kommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)* (Commentaire portant sur la loi générale relative aux chemins de fer), Editions TZ mbH, Hambourg 2004, ISBN 3-7771-0313-6

Ce commentaire portant sur la loi générale allemande relative aux chemins de fer du 27 décembre 1993, avec état de la modification par la loi d'accompagnement du budget 2004 du 29 décembre 2003, débute par une brève présentation historique de l'évolution qui a conduit à cette loi. Elle est suivie d'une présentation d'environ 20 pages sur le développement du droit ferroviaire européen, avec un aperçu sur les 2^{ème} et 3^{ème} paquets ferroviaires de la Commission européenne qui n'étaient pas encore décidés lors de la clôture de rédaction de ce commentaire.

Le commentaire proprement dit de la AEG rend la motivation officielle conformément au Journal officiel et la complète par des explications supplémentaires. Les compétences des autorités de surveillance et

d'approbation conformément au § 5 AEG sont présentées d'une manière claire au moyen d'un tableau. Le commentaire de la AEG est complété par la publication d'une série d'autres dispositions juridiques suivies de la motivation officielle. Il s'agit

- de la loi relative à l'administration ferroviaire fédérale (*Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes*),
- de l'ordonnance relative à l'accès à la profession d'entrepreneur ferroviaire (*Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung*),
- de l'ordonnance relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (*Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung*),
- de l'ordonnance relative au responsable de l'exploitation ferroviaire (*Eisenbahnbetriebsleiterverordnung*),
- de l'ordonnance relative à l'examen pour responsables de l'exploitation ferroviaire (*Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfverordnung*) et
- de l'ordonnance relative aux droits perçus pour les actes de l'administration ferroviaire fédérale (*Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes*).

Des explications allant au-delà de la publication des motivations officielles ont été apportées uniquement en ce qui concerne l'ordonnance relative au responsable de l'exploitation ferroviaire du 7 juillet 2000.

L'utilisation pratique du commentaire est facilitée par un sommaire, une liste des abréviations et un registre.

Ce commentaire s'adresse aux personnes oeuvrant dans le domaine ferroviaire au sein d'entreprises ferroviaires et dans les autorités de surveillance ainsi qu'aux experts dans les domaines de la construction ferroviaire et de l'industrie des véhicules ferroviaires et son grand intérêt ne se limite pas uniquement aux juristes.

(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° 3077/2005, p. 265/266 – CMR. Interprétation « maison » (M. Tilche)

Idem, n° 3086/2005, p. 415/416 – Prescription. L'effet du dol (M. Tilche)

Idem, n° 3087/2005, p. 438/439 – CMR : vice d'emballage (jurisprudence)

CIT Info, Berne, N° 3/2005, p. 2/3 – La responsabilité du transporteur ferroviaire international en cas de décès ou blessure de voyageurs : examen du régime issu de la COTIF (1999) et de celui envisagé par la Proposition de Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux / Die Haftung des Beförderers im internationalen Personen-Eisenbahnverkehr : Ein Vergleich der Regelung gemäß COTIF (1999) und gemäß Vorschlag für eine Verordnung der Europäischen Union / The liability of international carriers by rail for the death of or injury to passengers : a comparative examination of the regimes under COTIF (1999) and the proposed European Union Regulation on International Rail Passengers' Rights and Obligations (J.-L. Dufournaud)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N°2/2005, p. 161-173 – A comparative law study of the relationship between the obligations of sea carriers and the exceptions (M.L. Hendrikse/N.J. Margetson); p. 189-193 – Limitation of liability and breaking limitation in maritime law (C. Breitzke)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 4/2005, S. 30-34 – Klärwerk. Die Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN konnte im März eine Reihe von Detailfragen klären, was das Leben in der Praxis vielfach wesentlich vereinfachen wird (J. Conrad)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 42/2005, p. 1-6 – La Convention de Montréal relative au transport aérien international (V. Bailly-Hascoët)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2005, S. 133-138 – Globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt – Empfiehlt sich eine Revision der CLNI? (B. Czerwenka)

Idem, Nr. 5/2005, S. 177-181 – Unbeschränkte Haftung des Luftbeförderers nach dem Montrealer Übereinkommen 1999? (I. Koller); S. 182-185 – Carrier's Liability in Cross-Border Air Cargo Substitute Transportation (M. Clarke); S. 185-189 – Neuauslegung des Art. 1 Abs. 5 CMR? (S. Rogov); S. 189-203 – § 656 Abs. 2 Satz 2 HGB und das überkommene Rechtsinstitut

der Skripturhaftung. Ein Beispiel für die Inkompatibilität von internationaler Rechtsvereinheitlichung und nationalen Rechtsinstituten (H.A. Giermann); S. 203-206 – Der Teilstreckenvertrag beim Multimodal-Vertrag (J.F. Bartels)

Idem, Nr. 6/2005, S. 225-228 – Aktivlegitimation und Regressverfolgung in Deutschland dargestellt am Beispiel der CMR (K.-H. Thume); S. 229-233 – Aktivlegitimation und Regressvoraussetzungen betreffend transport- und versicherungsrechtliche Ansprüche nach österreichischer Rechtslage und Rechtsprechung (W. Walch)