



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

4/2005

113^e Année • Octobre - Décembre

Sommaire

Communications de l'Office central

Liste des lignes CIV, p. 49

Liste des lignes CIM, p. 49

Organes de l'OTIF

7^{ème} Assemblée générale

Berne, 23/24.11.2005, p. 50

Comité administratif

104^{ème} session – Berne, 22.11.2005 – p. 55

Session extraordinaire – Berne, 24.11.2005 – p. 56

Commission d'experts du RID

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 13-23.9.2005, p. 56

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

Genève, 7-11.11.2005, p. 59

Commission d'experts du RID

42^{ème} session – Madrid, 21-25.11.2005, p. 60

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

Genève, 28.11-16.12.2005, p. 63

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

Atelier de travail de la Commission européenne en ce qui concerne le droit des wagons et l'utilisation des wagons – Bruxelles, 26.10.2005 – p. 64

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

Groupe de travail III (Droit de transport) – 16^{ème} session – Vienne, 28.11-9.12.2005 – p. 65

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

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire

Conférence internationale – Sessions préparatoires

Brest, 16-18.3.2005, Varsovie, 1-3.6.2005 et Vilnius, 18-20.10.2005, p. 65

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2005 – Berne, 20.10.2005 – p. 67

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Lettre de voiture CIM/SMGS – Groupe de pilotage

Varsovie, 17.5.2005 et Kiev, 10/11.11.2005, p. 67

Economic Cooperation Organization (ECO)

Téhéran, 2-7.10.2005, p. 68

Etudes

Jean-Pierre Lehman, Droit du wagon : le « contrat d'immatriculation » s'efface devant le « contrat d'utilisation », p. 68

Jurisprudence

Østre Landsret Dombog (Danemark) – Arrêt du 24.8.2004 – Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs – Faute du voyageur – p. 82

Informations diverses

Académie de l'Association des entreprises de transport allemandes (VDV)

Francfort-sur-le-Main, 7.10.2005, p. 82

Symposium

« Les Traités commerciaux multilatéraux et les économies en développement » – Genève, 31.10.-3.11.2005 – p. 83

Bibliographie

Alléret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne, JurisClasseur Transport, fascicule 625 (8,2005 – à jour au 16.4.2005), p. 83

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 84

**Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :**

Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

4/2005

113^e Année – Octobre - Décembre

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

Liste des lignes CIV

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 57 du 1^{er} novembre 2005

Chapitre « Croatie »

Radiation de la ligne ferroviaire Karlovac – Sisak Predgrade exploitée par les Chemins de fer croates (Mihanovićeva 12, pošt. pretinac 971, HR – 10000 Zagreb).

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Lettre circulaire de l'Office central no 58 du 1^{er} novembre 2005

Chapitres « Allemagne » et « Royaume-Uni »

Radiation de la ligne de navigation Cuxhaven – Harwich exploitée par la "DFDS Deutschland GmbH" (Van-der-Smissen-Str. 4, DE – 22767 Hamburg).

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Lettre circulaire de l'Office central no 59 du 11 novembre 2005

Chapitre « Allemagne »

Radiation de la ligne de services automobiles exploitée par la "Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG" (DE – 26577 Baltrum).

Radiation de la ligne de navigation exploitée par la "Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG" (DE – 26577 Baltrum).

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 75 du 1^{er} novembre 2005

Chapitre « Croatie »

Radiation de la ligne ferroviaire Karlovac – Sisak Predgrade exploitée par les Chemins de fer croates (Mihanovićeva 12, pošt. pretinac 971, HR – 10000 Zagreb).

Voir COTIF, article 10, §§ 1, 3.

Organes de l'OTIF

7^{ème} Assemblée générale

Berne, 23/24 novembre 2005

La 7^{ème} Assemblée générale s'est tenue conformément à la COTIF 1980 les 23 et 24 novembre 2005 à Berne au siège de l'Union postale universelle. 34 des 42 Etats membres étaient représentés. Des représentants de l'Estonie, dont la procédure d'adhésion devrait être achevée prochainement, et de l'Azerbaïdjan ont participé en tant qu'observateurs. La Communauté européenne, dont l'adhésion est préparée eu égard à l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 (v. Bulletin 2/2003, p. 20), l'OSJD et quatre associations internationales non gouvernementales ont également participé à l'Assemblée générale avec voix consultative. Le Directeur général de l'Union postale universelle était présent lors de la séance d'ouverture et a adressé des paroles de bienvenue aux participants.

Parmi les principaux sujets dont devait traiter l'Assemblée générale figuraient les conséquences juridiques de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, dans l'hypothèse où tous les Etats n'auraient pas ratifié à temps le Protocole de Vilnius et le développement et la mise en œuvre du système d'admission de la COTIF (Appendices F (APTU) et G (ATMF) à la COTIF 1999). A ce sujet, des décisions importantes concernant la procédure ultérieure et la coopération entre l'OTIF, la CE et l'OSJD ont été prises. L'Assemblée générale a pris une autre décision importante pour le futur en approuvant la prise en charge de la tâche du Secrétariat de l'Autorité de surveillance conformément à l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (v. Bulletin 2/2003, p. 24). Finalement, l'Assemblée générale s'est penchée sur son Règlement intérieur, tel qu'il entrera en vigueur à compter de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, les affaires statutaires conformément à la COTIF 1980 et le problème des contributions arriérées de l'ex-Yougoslavie. Les décisions prises à ce sujet ressortent de l'extrait du document final publié ci-dessous.

Document final (extrait)

1. En application de l'article 6 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, la 7^{ème} Assemblée

générale a siégé les 23 et 24 novembre 2005 à Berne.

2. Ont participé à l'Assemblée générale :
 - 2.1 **34 Etats membres de l'OTIF**
 - 2.2 **2 Etats ayant le statut d'observateur**
 - 2.3 **1 organisation supranationale**
 - 2.4 **2 organisations internationales**
 - 2.5 **4 associations internationales**
3. En vertu de l'article 6 du Règlement intérieur, l'Office central a assuré le Secrétariat.
4. **L'Assemblée générale a élu**

Président :

M. Wolfgang Catharin (Autriche)

Premier Vice-président :

M. Mahmoud Ben Fadhl (Tunisie)

et

Deuxième Vice-président :

M. Knud Elm-Larsen (Danemark)
5. L'Assemblée générale a constitué les Commissions suivantes :

Commission de vérification des pouvoirs

Président :

S. Exc. M. Mladen Andrić (Croatie)

Vice-président :

M. Claudiu Dumitrescu (Roumanie)

Membres :

Irlande, Pays-Bas, Pologne

Commission de rédaction

Président :

M. Michel Aymeric (France)

Co-présidents :

M. Wolfram Neuhöfer (Allemagne)

M. Colin Poole (Royaume-Uni)

Membres :

Belgique, Finlande, Suisse

6. L'Assemblée générale a délibéré sur la base du Règlement intérieur dans la teneur adoptée par la 5^{ème} Assemblée générale, le 26 mai 1999, applicable à partir du 1^{er} janvier 2000, avec les modifications qui ont été adoptées par la 6^{ème} Assemblée générale et qui sont entrées en vigueur le 15 novembre 2000.
7. L'Assemblée générale a :
- 7.1 adopté son ordre du jour ;
- 7.2 adopté son Règlement intérieur applicable à partir de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 (annexe 1) ;
- 7.3 discuté des conséquences juridiques de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 dans l'hypothèse où tous les Etats n'auraient pas ratifié à temps le Protocole de Vilnius et pris les décisions rendues dans l'annexe 2 ;
- 7.4 discuté du développement et de la mise en oeuvre du système d'admission de la COTIF (Appendices F (APTU) et G (ATMF) à la COTIF 1999); elle est arrivée aux conclusions rendues dans l'annexe 3 ;
- 7.5 pris acte du Rapport du Comité administratif sur son activité durant la période quinquennale de 2000 à 2005 en l'approuvant;
- 7.6 déterminé la composition du Comité administratif pour la période quinquennale de 2006 à 2010, comme suit :
- Allemagne
Belgique
Croatie
Espagne
Grèce
Irlande
Lituanie
Maroc
Pologne
Roumanie
Suisse
Syrie;
- 7.7 fixé le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles, pour la période quinquennale 2006 à 2010, de la manière suivante :
- l'augmentation annuelle des dépenses budgétaires de l'OTIF ne doit pas dépasser l'index fixé sur la base de la moyenne de l'inflation constatée dans les Etats de la zone Euro et en Suisse, le montant maximal théorique des dépenses à la fin de l'année 2006 étant fixé à Frs. 3'301'890.-, ce qui correspond au montant du budget 2006. Le montant maximal pour l'année 2010 est fixé à Frs. 3'720'000.- à moins qu'après l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius, la 8^{ème} Assemblée générale en décide autrement ;
- 7.8 approuvé que l'OTIF prenne en charge le Secrétariat de l'Autorité de surveillance conformément à l'article XIII, § 2 de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, dans la version adoptée par la 3^{ème} session conjointe d'experts gouvernementaux, sous les conditions suivantes :
- a) le Secrétariat de l'Autorité de surveillance bénéficie des immunités usuelles au niveau international contre toute action judiciaire ou administrative et de l'exonération des impôts, ainsi que des autres privilèges prévus dans l'accord conclu avec l'Etat hôte ;
- b) les droits à verser au Registre international conformément à l'article XVIII, § 1 de l'avant-projet susmentionné couvrent les frais du Secrétariat liés à la prise en charge de ces tâches ;
- c) les conditions d'exercice de l'activité du Secrétariat sont réglées dans un accord entre le Comité administratif de l'OTIF et l'Autorité de surveillance du Registre ferroviaire ;
- 7.9 autorisé le Comité administratif, jusqu'à ce que le Registre international soit pleinement opérationnel, à dépasser le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses durant chaque période budgétaire de 2006 à 2010. Le dépassement ne devra pas excéder le montant équivalent aux coûts d'un demi poste de Premier Secrétaire et le montant des dépenses matérielles rendues néces-

saires par les décisions de la Conférence diplomatique (en vue de l'adoption du Protocole ferroviaire) au cours de la période de mise en œuvre du Registre international. L'Assemblée générale part du principe que ces charges supplémentaires au cours de la phase de lancement, qui sont à la charge du budget de l'OTIF, seront compensées par les droits à verser par la suite pour l'utilisation du Registre international ;

7.10 en ce qui concerne les contributions arriérées de l'ex-Yougoslavie :

- soutenu l'initiative et la stratégie du Directeur général visant à résoudre les questions en suspens liées à l'arriéré des contributions de l'ancienne Yougoslavie au budget de l'OTIF. Elle l'encourage à poursuivre ses efforts en ce sens ;
- salué le fait que la Serbie et Monténégro, la Slovaquie et la Croatie sont disposées à accepter, en principe, la proposition de compromis présentée par l'Office central ;
- invité avec insistance la Bosnie-Herzégovine et l'ERY de Macédoine à accepter également, en principe, cette proposition de compromis ;
- convenu que des consultations supplémentaires doivent avoir lieu en ce qui concerne les dettes pour lesquelles les Etats successeurs prendront la responsabilité eu égard aux montants qui devaient, à l'origine, être réglés par l'ancienne République Socialiste Fédérale de Yougoslavie ;
- souhaité que le problème en question soit réglé d'ici la 8^{ème} Assemblée générale et que les résultats lui soient présentés.

*

Le Directeur général transmet une copie de ce document final adopté par l'Assemblée générale le 24 novembre 2005 aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF ainsi qu'à toutes les autres délégations représentées.

Annexe 1

...¹

Annexe 2

Conséquences de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 dans l'hypothèse où tous les Etats n'auraient pas ratifié à temps le Protocole de Vilnius

I.

Considérant, d'une part, le fait que le Protocole 1999 entrera probablement en vigueur avant que tous les Etats membres de l'OTIF aient ratifié, accepté ou approuvé ce Protocole ou y aient adhéré,

considérant, d'autre part, le fait que la révision 1999 par la 5^{ème} Assemblée générale à Vilnius a été réalisée en maintenant la continuité juridique sur la base de l'article 20 COTIF 1980 et que les Etats qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou qui n'y ont pas adhéré à temps demeurent Etats membres de l'OTIF,

considérant, par ailleurs, le fait que 33 Etats membres ont signé le Protocole 1999, que quatre Etats membres ont adhéré depuis 1999 à ce Protocole et deux autres Etats à la COTIF – également dans la version 1999 -,

considérant le principe général de droit international public de la bonne foi (*bona fides*),

considérant le principe général de droit international public, selon lequel la signature de la nouvelle version de la Convention oblige l'Etat signataire de s'abstenir d'actes qui priveraient un traité de son objet et de son but et

considérant d'autres principes affirmés dans la Convention de Vienne sur le droit des traités (p. ex. art. 30 et 34),

dans l'intérêt d'une bonne application des nouvelles règles, tout en respectant les droits actuels des Etats membres,

l'Assemblée générale constate,

- que les Etats membres, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole

¹ Cette annexe n'est pas publiée dans le Bulletin. Le nouveau Règlement intérieur sera publié sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org) après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999.

1999 ou qui n'y ont pas adhéré, sont certes à considérer comme Etats tiers à l'égard du Protocole 1999,

- qu'une co-existence des organes en vertu de la COTIF 1980 et de la COTIF 1999 n'est pas acceptable, car impraticable,
- qu'il n'existe, par conséquent, que des organes uniques de l'OTIF, en partant du principe qu'un droit de vote des Etats, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou qui n'y ont pas adhéré, peut uniquement être accordé dans la mesure où il s'agit, dans les délibérations de ces organes, de dispositions qui ont déjà pu être modifiées sur la base des pouvoirs conformément à la COTIF 1980 ; cela signifie notamment
 - uniquement une **Assemblée générale**, au sein de laquelle les Etats membres, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé la COTIF 1999 ou qui n'y ont pas adhéré, peuvent également exercer leur droit de vote, dans la mesure où cela est compatible avec leurs droits et leurs obligations en vertu de la COTIF 1980, sans que cela ne porte atteinte au but de la COTIF 1999;
 - uniquement un **Comité administratif**, composé d'un tiers des Etats membres, qui doit toutefois tenir compte, lors de ses décisions, notamment en ce qui concerne les questions financières, des intérêts des Etats membres qui n'ont pas (encore) ratifié, accepté ou approuvé le Protocole de Vilnius 1999 ou qui n'y ont pas adhéré, conformément aux principes de droit international public cités ;
 - uniquement une **Commission de révision**, au sein de laquelle les Etats membres, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou qui n'y ont pas adhéré, n'ont pas de droit de vote lors des décisions concernant des modifications de la COTIF 1999, la Commission de révision étant invitée à

renoncer à procéder à des modifications concernant la COTIF 1980 ;

- uniquement une **Commission d'experts du RID**, au sein de laquelle tous les Etats membres sont autorisés à développer l'Annexe au RID, alors que les Etats, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou qui n'y ont pas adhéré, n'ont pas de droit de vote lors des décisions concernant des modifications de l'Appendice C proprement dit ;
 - un nouvel organe, la **Commission d'experts techniques**, au sein de laquelle les Etats membres, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou qui n'y ont pas adhéré, n'ont pas de droit de vote ;
- que la Communauté européenne ne peut pas exercer des droits dans les organes de l'OTIF dont les Etats membres concernés ne jouissent pas en raison du fait qu'ils n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou bien n'y ont pas adhéré ,
 - que la Communauté européenne peut, par contre, sous les conditions prévues à cet effet, exercer les droits de vote de ses Etats membres dans les affaires où de tels Etats auraient un droit de vote, même s'ils n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou bien n'y ont pas adhéré,

L'Assemblée générale donne mandat au Secrétaire général,

de tenir à jour et de publier non seulement les listes des lignes prévues à l'article 24 COTIF 1999 mais aussi – pour les Etats, qui n'ont pas ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou qui n'y ont pas adhéré -, de continuer, eu égard à l'article 11 COTIF 1980, à tenir à jour et à publier la liste des lignes conformément à l'article 10 COTIF 1980.

II.

Considérant le fait que l'application des Règles uniformes CIV et CIM et donc également du RID en tant que règlement d'exécution à l'article 4, lettre d) et à

l'article 5, § 1, lettre a) CIM 1980 en trafic avec et entre les Etats membres qui un mois avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999 n'ont pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, est suspendue avec l'entrée en vigueur du Protocole 1999 conformément à l'article 20, § 3 COTIF 1980 ;

consciente du fait qu'une application des Règles uniformes CIV sur la base d'accord entre les parties au contrat de transport n'est, contrairement aux RU CIM 1999, pas prévue dans les RU CIV 1999,

consciente du fait que les dispositions de droit public du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C à la COTIF 1999) ne sont pas soumises à la disposition des parties,

l'Assemblée générale recommande aux Etats membres concernés,

de présenter aux parties au contrat de transport les possibilités existantes au moyen de mesures appropriées, afin d'empêcher les conséquences négatives de la suspension de l'application des Règles uniformes CIM et CIV

- en utilisant la possibilité d'appliquer les Règles uniformes CIM 1999 pour les transports internationaux de marchandises par choix du droit conformément à l'article 1, § 2 CIM 1999, et
- en appliquant, pour les transports internationaux de voyageurs, les Règles uniformes CIV 1999 en tant que droit de contrat sur la base du droit privé international, dans la mesure où le droit national respectif le permet.

Par ailleurs, concernant les transports internationaux de marchandises dangereuses, l'Assemblée générale recommande aux Etats membres pour lesquels les dispositions du RID ne sont pas applicables sur la base de la Directive-cadre RID des Communautés européennes, de vérifier, compte tenu de leur droit national, dans quelle mesure l'application des dispositions du RID ne devrait pas s'imposer, étant donné que celles-ci reflètent l'état actuel de la science et de la technique et définissent, par conséquent, le degré de diligence nécessaire.

Annexe 3

Conclusions concernant le développement et la mise en œuvre du système d'admission de la COTIF (COTIF 1999 et Appendices F (APTU) et G (ATMF))

L'Assemblée générale est d'accord sur le fait que les objectifs de la révision des Appendices ATMF et APTU sont les suivants :

- les Etats membres de l'OTIF qui sont également membres de l'UE/EEE peuvent opérer à l'intérieur de leurs propres frontières en application de la seule législation communautaire ;
- les véhicules et autres matériels ferroviaires en provenance d'Etats membres de l'UE/EEE peuvent être admis à la circulation ou à l'utilisation en trafic international dans les Etats membres de l'OTIF, qui ne sont pas membres de l'UE/EEE, sur la base de la certification et de l'admission conformément à la législation communautaire ;
- les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires en provenance d'Etats non membres de l'UE/EEE peuvent être admis à la circulation ou à l'utilisation en trafic international dans les Etats membres de l'UE/EEE sur la base de la certification et de l'admission conformément au système de la COTIF 1999.

L'Assemblée générale reconnaît le besoin urgent de discussion entre la Commission et le Secrétaire général sur la manière dont les Etats membres de la CE peuvent concilier leurs obligations conformément au Traité de la CE et à la COTIF 1999.

L'Assemblée générale conclut que les RU ATMF/APTU peuvent et doivent comprendre des dispositions concernant l'exploitation. Elle demande au Secrétaire général de préparer un projet qui, du point de vue juridique, fait apparaître cela clairement et sans qu'il soit nécessaire de procéder à une procédure de ratification. L'Assemblée générale part du principe que cette clarification sera adoptée par la Commission d'experts techniques ou par la Commission de révision. L'UE (AFE) est invitée à contribuer à ce travail.

L'Assemblée générale accepte l'introduction de dispositions nationales dans les RU ATMF/APTU en tant que dispositions provisoires afin de parvenir à une compatibilité avec les dispositions de l'UE. Toutefois, l'objectif d'une harmonisation complète des dispositions pour rendre les dispositions nationales superflues dans

un délai relativement court, ainsi que le principe que l'utilisateur devrait uniquement faire une demande d'admission auprès d'un seul Etat membre de l'OTIF et, par conséquent, obtenir cette admission du même Etat membre, sont maintenus. La mise en œuvre de la reconnaissance mutuelle des admissions et les processus de notification et de traduction correspondants des dispositions nationales nécessite davantage de réflexion et de coopération entre les organes compétents de l'UE et de l'OTIF, l'objectif étant d'éviter des doublons et de parvenir à une efficacité maximale tout en assurant que les dispositions de sécurité sont respectées.

L'Assemblée générale reconnaît que pour les Etats membres de l'UE, le Comité Article 21 est compétent pour décider en matière de spécifications techniques, et demande à ce qu'une procédure cohérente soit convenue et mise en œuvre entre la Commission européenne (AFE) et le Secrétaire général de l'OTIF, afin d'assurer également la compatibilité après la révision des RU ATMF/APTU. Cela doit inclure une coopération entièrement transparente et étroite et – dans la mesure du possible – des invitations mutuelles et une participation dans les organes de l'UE et de l'OTIF qui traitent des questions concernant les dispositions techniques.

L'Assemblée générale est d'accord pour attribuer à la Commission d'experts techniques la compétence de proposer, de discuter et de prendre des décisions en ce qui concerne les questions/dispositions techniques dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, et ce en harmonisant ces dernières, dans la mesure du possible, avec les dispositions correspondantes des STI OPE (exploitation) de l'UE.

L'Assemblée générale est d'accord pour que l'OTIF applique le même système de codage pour l'enregistrement des véhicules comme cela est prévu à l'Annexe P des STI OPE (exploitation) de l'UE, avec des dispositions transitoires appropriées. Une solution en ce qui concerne l'enregistrement des véhicules, lorsque la COTIF 1999 sera entrée en vigueur et que les chemins de fer ne seront plus obligés d'enregistrer les wagons de particuliers, doit être trouvée entre les organes compétents de l'UE et de l'OTIF, afin que les véhicules ne soient plus enregistrés qu'une seule fois. Cela constitue une priorité absolue et les Etats membres attendent que des démarches souples et harmonieuses soient développées.

L'Assemblée générale invite le Secrétaire général à discuter et à trouver une solution en ce qui concerne le code de détenteur du véhicule (Vehicle Keeper Marking – VKM) avec les organes compétents de l'UE et de l'OSJD. Cela constitue également une priorité absolue et

les Etats membres attendent à ce que des démarches harmonieuses et souples soient développées.

L'Assemblée générale convient de charger le Directeur général de prendre l'initiative en vue de résoudre les problèmes juridiques et pratiques entre la Commission de la CE et l'OTIF, comme cela est mentionné dans le document AG 7/4, en

1. identifiant les problèmes prioritaires entre l'UE et l'OTIF,
 2. invitant la Commission européenne à participer à un certain nombre de réunions de négociation programmées, avec pour objectif de trouver et de convenir des points de vue communs pouvant être mis en œuvre en ce qui concerne l'ensemble des sujets en suspens
- et
3. tenir les Gouvernements de tous les Etats membres de l'OTIF informés tout au long de ce processus en transmettant des informations sur les dates et les ordres du jour des réunions prévues ainsi que les procès-verbaux correspondants.

Un rapport concernant ce sujet sera soumis à la 8^{ème} Assemblée générale.
(Traduction)

Comité administratif

104^{ème} session

Berne, 22 novembre 2005

Le Comité administratif s'est réuni, le 22 novembre 2005, à Berne pour la dernière session de la période quinquennale 2001-2005. Cette session s'est tenue immédiatement avant la 7^{ème} Assemblée générale (v. p. 50). La Présidence était assurée par M. Michel Aymeric (France).

Le Comité a approuvé le programme de travail 2006.

Dans le domaine financier, il a pris note de la situation financière et de la situation actuelle des placements. Il a, par ailleurs, approuvé le projet de budget 2006 présenté par l'Office central ; dans la partie recettes, il a cependant fixé le taux kilométrique provisoire à Frs. 6,80.

En matière de personnel, le Comité a approuvé la création d'un poste supplémentaire dans le domaine

« Technique/Admission ». Ce poste qui sera à pourvoir à compter du 1^{er} juillet 2006 fait l'objet d'une mise au concours au niveau international.

Le Comité a enfin évoqué certaines questions liées à la préparation de la 7^{ème} Assemblée générale, telle que la période et la date de la première session du nouveau Comité administratif. A ce propos, il a approuvé la proposition du Directeur général de réunir le nouveau Comité en marge de la 7^{ème} Assemblée générale afin de déterminer l'Etat qui assumera la Présidence du Comité à compter du 1^{er} janvier 2006. Il est à noter que la période du Comité qui sera désigné par la 7^{ème} Assemblée générale sera relativement brève. En effet elle débutera le 1^{er} janvier 2006 et prendra fin à la date à laquelle débutera le mandat du Comité (membres et membres suppléants) désigné selon la COTIF 1999 par la 8^{ème} Assemblée générale, qui devra être convoquée au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

Session extraordinaire

Berne, 24 novembre 2005

Le Comité administratif, dans la composition décidée par la 7^{ème} Assemblée générale (v. p. 51), s'est réuni en session extraordinaire, le 24 novembre 2005.

Il a désigné l'Espagne, en la personne de M. Carlos del Olmo Morand, pour assumer la présidence du Comité pour la prochaine période qui débute le 1^{er} janvier 2006.

Commission d'experts du RID

Madrid, 21-25 novembre 2005

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 13-23 septembre 2005

Les experts de 26 Gouvernements, dont celui des Etats-Unis d'Amérique, la Commission européenne, l'OMS, la Commission du Danube et l'OSJD, ainsi que 14 organisations internationales non gouvernementales, dont l'UIC, le CIT et l'UIP ont participé aux travaux de cette session présidée par M. C. Pfauvadel (France) et consacrée principalement à l'harmonisation avec la

14^{ème} édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Le rapport complet de cette réunion figure 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.

Harmonisation avec les Recommandations de l'ONU (14^{ème} édition)

La Réunion commune a adopté près de 80 pages de textes nouveaux ou d'amendements aux textes existants. Les principaux nouveaux textes concernent les matières infectieuses de la classe 6.2 (cultures aux fins de diagnostic, échantillons humains et animaux, déchets médicaux et d'hôpital, carcasses animales), le tableau de classification par défaut des artifices de divertissement de la classe 2 (classification par analogie, sans devoir à chaque fois recourir à des épreuves) et la construction et les épreuves des récipients à gaz (aérosols notamment) du chapitre 6.2 (v. également Bulletin 1/2005, p. 3)

Interprétation du RID/ADR/ADN (Transports précédant ou suivant un parcours maritime ou aérien)

Cette question qui avait déjà été discutée et a fait l'objet de prises de position au sein du WP.15 et au sein de la Commission d'experts du RID (v. Bulletin 4/2004, p. 79 et 84), aux fins de faciliter le transport multimodal étant donné les conditions différentes d'exemption, de documentation, d'emballage, d'étiquetage, de marquage et de placardage entre les modes de transport, est restée partiellement controversée. Ces problèmes concernent les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et exemptées, les quantités exceptées en trafic aérien et les biens de consommation en trafic maritime. La Réunion commune devrait exprimer une position de principe dans le cadre des travaux futurs pour tenir compte des diverses situations résultant de la disharmonie et prendre des précautions pour assurer que les informations sur la nature du danger soient disponibles d'une manière ou d'une autre pour les différents intervenants et les autorités de contrôle et d'intervention.

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. Le problème pas nouveau de l'équipement ou du non équipement des wagons-citernes de soupapes de sécurité pour éviter le phénomène « BLEVE » (explosion de vapeurs provenant d'un liquide en ébullition lors du transport de gaz

inflammables), fera l'objet de recherches annoncées par les Pays-Bas et les délégués ont été priés de conduire des discussions pertinentes dans leurs pays et de soumettre des documents y relatifs pour une poursuite fondée des discussions. Un groupe de travail ad hoc devrait poursuivre les travaux sans exclure à priori les options d'installation obligatoire de soupapes, d'utilisation de pare-soleil ou d'isolations thermique, et sans limiter ces travaux aux seuls gaz inflammables. L'autre question importante examinée a été l'utilisation de normes ou de codes techniques agréés par l'autorité compétente pour la construction des citernes. Il a été convenu qu'à partir de 2009, de rendre obligatoire l'application des normes citées dans la réglementation et qui invalident les codes nationaux que l'on peut utiliser jusqu'à présent et qui ne devront donc plus être utilisés dans ce contexte.

Référence aux normes

Le groupe de travail ad hoc a été chargé, outre d'examiner les nouvelles normes proposées, d'examiner les problèmes de communication entre la Réunion commune et le CEN et de proposer des solutions. Une procédure révisée de coopération a été adoptée et permettra aux délégations de télécharger les nouvelles normes à examiner à partir d'une page spécifique du site web du CEN qui sera mise en place et protégée par mot de passe. Une proposition sera soumise au sous-comité d'experts de l'ONU pour que des références aux normes adoptées par la Réunion commune soient également introduites dans le règlement type de l'ONU dans la mesure où elles sont pertinentes.

Questions diverses (nouveaux amendements)

Moyens de rétention vides non nettoyés

L'utilisation du document de transport du transport à plein pour le retour à vides des moyens de rétention a été adoptée pour le trafic routier. Les représentants de la Suisse et du Comité international des transports ferroviaires (CIT) ont déclaré qu'en trafic ferroviaire l'utilisation physique de la même lettre de voiture pour le retour des moyens de confinement vides non nettoyés n'est pas possible. La question a donc été renvoyée à la Commission d'experts du RID et le représentant du Portugal a souhaité que cette possibilité soit prise en compte pour les engins multimodaux.

Harmonisation des prescriptions sur la signalisation orange

La Réunion commune a accepté en principe l'alignement de la terminologie du RID sur celle de l'ADR. Elle

s'est déclarée favorable (9 oui et 7 non) à la suppression de la possibilité d'utiliser des feuilles autocollantes pour le placardage des wagons-citernes. Le vote est indicatif à l'intention de la Commission d'experts du RID, et est motivé notamment par les besoins des services d'intervention d'urgence. Quant au maintien de la disposition alternative de signalisations oranges non rétro réfléchissantes en trafic ferroviaire, la Commission d'experts du RID a été priée de réexaminer la question à la lumière d'une enquête que l'UIC fera auprès des réseaux ferroviaires, étant donné qu'il s'agit d'une question de sécurité de l'exploitation ferroviaire.

La Réunion commune a adopté une proposition du représentant de la Norvège d'appliquer les dispositions relatives à la résistance au feu à tous les panneaux oranges, et pas uniquement à ceux sur lesquels figurent les numéros d'identification de danger et de matières. Elle a aussi adopté sa proposition que le panneau orange ne doit pas se détacher de sa fixation en cas d'incendie de 15 mn.

Il n'y avait pas consensus sur la proposition de porter à 30 mn la durée de résistance des panneaux oranges à l'incendie, certaines délégations estimant que certaines citernes ne résistent pas de toutes façons plus de 20 mn, d'autres que 15 mn suffisent à déterminer les informations figurant sur le panneau et à les communiquer aux services d'intervention, d'autres que des plaques en acier avec numéros gravés en relief peuvent résister 30 mn si elles résistent 15 mn, d'autres enfin que le coût d'une telle mesure n'est pas justifié par des bénéfices en matière de sécurité.

Définition des obligations de sécurité des déchargeurs

La proposition de l'Espagne a, dans son principe, été majoritairement approuvée. L'introduction d'une définition du déchargeur et une meilleure délimitation de ses obligations par rapport à celles du destinataire serait cependant souhaitable. Le représentant du Royaume-Uni a préconisé une approche plus globale et le représentant du Portugal a considéré qu'il faudrait envisager, parallèlement à la distinction entre chargeur et remplisseur, les cas du chargeur et du remplisseur, une distinction entre déchargeur de colis et déchargeur (vidangeur) de vrac ou de citernes dont les obligations ne sont pas les mêmes. Cependant plusieurs délégations ont estimé que nombre des obligations sont déjà assignées au destinataire.

Le représentant de l'Autriche a estimé qu'il serait temps de revoir globalement le chapitre 1.4 sur la base des expériences acquises, compte tenu notamment de la nouvelle convention COTIF qui envisage d'autres

intervenants. Le représentant de l'Allemagne a attiré l'attention dans ce contexte sur son document concernant les obligations du chargeur et du destinataire. Il a proposé que cette question ne soit pas traitée pour le moment mais qu'elle demeure à l'ordre du jour.

Transports d'engins de transport ventilés après fumigation

La Réunion commune a noté que l'Allemagne présenterait une proposition au Sous-comité de l'Organisation maritime internationale concernant les engins de transport sous fumigation, relative au fait que le danger peut être réduit lorsque ces engins sont soumis à ventilation.

La Réunion commune a reconnu que le classement sous le No. ONU 3359 peut engendrer des conséquences économiques importantes dues aux coûts supplémentaires liés au classement en tant que marchandises dangereuses, surtout lorsque tout danger peut être écarté par ventilation.

Il a été noté cependant que les prescriptions actuelles prévoient une signalisation indiquant la nature de l'agent de fumigation, sa quantité et la date de fumigation et que ces indications devraient permettre à l'autorité compétente, lors de la réception de ces engins de transport dans des ports, de déterminer s'il subsiste un risque pour l'acheminement ultérieur par voies terrestres dans des conditions de ventilation déterminées, et de décider par conséquent si le transport terrestre reste soumis aux conditions imposées pour le No ONU 3359, notamment le placardage.

Certaines délégations estimaient qu'en absence de critères précis sur les dangers présentés par ces engins de transport sous fumigation, il conviendrait d'appliquer le principe de précaution. Il conviendrait donc de développer des critères précis, suivant la méthode de fumigation, la durée de fumigation, et les conditions éventuelles de ventilation, pour déterminer les cas de dérogation.

Transport de citernes statiques non nettoyées

Il a été décidé de remplacer l'exemption actuelle portant sur la condition que les ouvertures, à l'exception des dispositifs de décompression, soient hermétiquement fermées et de la remplacer par une nouvelle exemption pour les citernes statiques vides non nettoyées ayant contenu certaines matières dans certaines conditions. Le représentant de la Commission européenne souhaitant l'élimination progressive des dérogations nationales à l'application intracommunautaire du RID et de l'ADR,

et éviter leur prolifération, s'est félicité de cette initiative.

Rapports des groupes de travail informels

Groupe de travail informel sur le chapitre 6.2 (construction et épreuves des récipients à pression)

La Réunion commune a pris note avec satisfaction des travaux du groupe de travail informel sur le chapitre 6.2, aboutissant à une révision de ce chapitre. Elle est convenue qu'il serait prématuré de faire entrer cette révision en vigueur au 1er janvier 2007, et qu'il serait préférable de continuer les travaux pour incorporer dans le RID et l'ADR les principes de la directive européenne dite « TPED ». A cette fin, le groupe de travail sur le chapitre 6.2, tout en conservant les acquis des travaux déjà effectués, devrait examiner les modalités d'évaluation de la conformité en tenant compte de ladite directive. Comme la directive TPED concerne également les citernes à gaz, le Groupe de travail sur les citernes devrait examiner en parallèle les mêmes questions en coopération avec le groupe informel sur le chapitre 6.2, et une proposition cohérente d'ensemble devrait être présentée à la Réunion commune afin d'assurer l'entrée en vigueur de ces dispositions au 1^{er} janvier 2009.

Plusieurs délégations ont noté que l'intégration des dispositions de la directive européenne TPED dans le RID/ADR n'impliquerait pas forcément le principe de reconnaissance réciproque des homologations dans le droit national relatif à l'utilisation des récipients à pression dans les pays hors Union européenne. Il a été relevé cependant qu'elle permettrait au moins la reconnaissance réciproque des organismes de contrôle et d'agrément.

Le représentant de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) a annoncé qu'il présentera une nouvelle proposition officielle de modification des dispositions sur les contrôles et épreuves périodiques pour la prochaine réunion. Il a été prié de tenir compte des commentaires qui lui ont été faits et notamment de ne pas envisager des procédures et des dispositions qui ne s'appliqueraient qu'au transport national dans un seul pays et qui seraient contraires aux directives cadre RID et ADR.

Rapport du Groupe de travail informel en charge de l'examen d'habilitation du conseiller à la sécurité

L'ajout relatif à l'indépendance de l'organisme examinateur vis-à-vis de l'organisme de formation a fait l'objet d'un long débat. Il a été relevé que l'appar-

tenance de l'organisme examinateur et de l'organisme de formation à la même entité juridique devrait être possible, mais que ceci ne ressort pas du texte proposé. Une proposition élaborée dans un document de séance et qui stipulait que l'organisme examinateur doit être administrativement et commercialement indépendant de toute organisation où le candidat a reçu sa formation n'a été appuyée que par cinq délégations. La proposition de base a finalement été adoptée.

Travaux futurs

La Réunion commune a approuvé en principe le projet de programme de travail du Comité des transports intérieurs. Elle a estimé que les cinq sujets considérés comme pertinents par le Comité (Développement des liaisons de transport Euro-Asie, utilisation de télématique et de systèmes de transport intelligents; intégration européenne; sûreté des transports; mondialisation de l'économie et ses incidences de transport) sont notamment pris en compte dans le cadre de son programme de travail. Elle a estimé que des efforts particuliers devraient être faits pour améliorer la coopération avec l'OSJD et aboutir à une harmonisation de l'annexe 2 de la Convention SMGS avec le RID/ADR/ADN afin de favoriser le développement des liaisons de transport Europe-Asie.

Le représentant de l'OSJD a indiqué que l'annexe 2 du SMGS avait été harmonisée autant que possible avec la version 2001 du RID, qu'il était prévu d'élaborer une nouvelle version qui serait harmonisée avec le RID 2005, et que l'objectif était une harmonisation aussi complète que possible pour 2007, bien qu'il faille tenir compte des spécificités des pratiques actuelles des pays orientaux notamment pour le transport en wagons-citernes.

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

Genève, 7-11 novembre 2005

26 Etats membres de l'ADR, 10 organisations internationales non gouvernementales et la Commission européenne ont participé aux travaux de cette 79^{ème} session présidée par M. Franco (Portugal).

Travaux de la Réunion commune

Le groupe de travail a approuvé les amendements adoptés par les Réunions communes de 2004 et de 2005 et notamment les nouveaux textes sur l'harmonisation

avec la 14^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Transport pour livraison-vente (v. Bulletin 4/2004, p. 80)

Le groupe a achevé ses travaux et décidé qu'en lieu et place de l'indiction du destinataire il y aura lieu d'indiquer les termes « Livraison-vente » dans le document de transport, cette dérogation devra cependant recevoir l'aval de l'autorité compétente.

Transport d'essence en grands récipients pour vrac (GRV)

Contrairement au transport en citernes, le groupe de travail a décidé d'interdire le transport d'essence en GRV lorsque la pression de vapeur dépasse 110 kPa. Cette ancienne disposition applicable à l'origine au transport en citernes en raison des conditions climatiques différentes en été et en hiver, a été remise en question pour des raisons de sécurité, car ces citernes sont sous-dimensionnées et en raison des grandes quantités transportées. La question fera l'objet d'une décision de la Réunion commune.

Sécurité dans les tunnels routiers

Les textes qui avaient été adoptés lors de la 77^{ème} session et remis en question lors de la 78^{ème} session, ont refait l'objet d'une longue discussion sur la base de nouvelles propositions. Faute de consensus et pour assurer tout de même une mise en vigueur impérative au 1^{er} janvier 2007, 2 jours de réunion supplémentaires vont être utilisés dans le cadre de la session de janvier 2006 de la réunion conjointe d'experts de l'ADN.

Programme de travail (v. également p. 59 du présent Bulletin)

Le groupe de travail a finalement adopté le programme de travail préparé par le secrétariat sur la base du rapport du Comité des transports intérieurs.

Dans le cadre du développement des liaisons de transport Europe-Asie préconisé par le Comité des transports intérieurs, la représentante de la Finlande a indiqué qu'elle avait récemment participé à une réunion de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) visant l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec le RID et que l'OSJD avait exprimé le souhait de renforcer la coopération avec l'OTIF et la CEE-ONU pour que l'annexe 2 du SMGS soit à l'avenir harmonisée avec le RID, l'ADR et l'ADN.

Il a été rappelé que le transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire est régi dans les pays européens par le RID pour les pays parties contractantes à la COTIF, et l'annexe 2 du SMGS pour les parties contractantes au SMGS, certains pays étant parties contractantes aux deux conventions.

La représentante de la Hongrie a confirmé que pour ces pays, l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec le RID et l'ADR est d'une importance cruciale pour le développement des transports internationaux non seulement ferroviaires mais aussi multimodaux.

Il a été également souligné que plusieurs pays parties contractantes à l'ADR ne sont pas parties contractantes à la COTIF, mais sont parties contractantes au SMGS, et que pour ces pays l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS et de l'ADR revêt la même importance que l'harmonisation du RID et de l'ADR.

Cette harmonisation permettrait par ailleurs de faciliter le développement des transports internationaux euro-asiatiques, étant donné que plusieurs pays asiatiques sont parties contractantes au SMGS.

En conséquence, le groupe de travail est convenu qu'il conviendrait d'envisager dans le programme de travail d'établir un processus approprié de coopération, par exemple au sein de la Réunion commune, entre la CEE-ONU, l'OTIF et l'OSJD visant à l'harmonisation des parties communes au RID, à l'ADR, à l'ADN et à l'annexe 2 du SMGS.

Le secrétariat a été prié d'engager des consultations avec l'OTIF et l'OSJD afin d'étudier les possibilités de coopération, sous réserve de l'accord du Comité des transports intérieurs.

Commission d'experts du RID

42^{ème} session

Madrid, 21-25 novembre 2005

18 Etats membres (17 avec droit de vote) et 6 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, dont la Commission européenne et la CEE-ONU ont participé aux travaux de cette session sous la présidence de M. Rein (Allemagne) et sous la Vice-présidence de Mme Bailleux (Belgique).

Etant donné que le rapport de cette session figurera sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org/html/f/rid_CExp_RID_rapport2005.php), avec tous les docu-

ments, vous ne trouverez ci-après que les principales décisions prises.

Harmonisation avec la 14^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU et textes adoptés par les Réunions communes en 2004 et 2005

La Commission d'experts du RID a approuvé de manière générale les amendements y relatifs déjà adoptés par la Réunion commune et par le WP.15 et qui feront l'objet d'une nouvelle édition du RID et de l'ADR au 1^{er} janvier 2007.

Utilisation du document de transport à plein pour le retour à vide

L'utilisation du document de transport pour le transport à plein également pour le transport à vide des moyens de confinement n'a pas été acceptée car cette possibilité n'est pas prévue dans la CIM.

Transport d'essence en GRV (Grands récipients pour vrac)

La Commission d'experts a également décidé d'interdire ces transports et de revoir au sein de la Réunion commune la dérogation existante pour le transport en citernes (v. p. 59 du présent Bulletin).

Obligations des intervenants

L'utilisation des termes « emballleur », « remplisseur » et « expéditeur » dans le Règlement type de l'ONU, en contradiction avec les dispositions du chapitre 1.4 du RID/ADR, fera l'objet d'une proposition de l'Autriche au Sous-comité d'experts de l'ONU afin que celui-ci renonce de manière générale à l'attribution d'obligations concrètes dans son règlement et de laisser aux modes de transport le soin de régler ces dispositions spécifiques.

Autres propositions

Colis à main et bagages enregistrés

Le transport de marchandises dangereuses en colis à main et bagages enregistrés a fait l'objet d'une nouvelle réglementation (Chapitre 7.7) basée sur les exemptions de la section 1.1.3. La fiche y relative prévue sera appelée « Publication » car il devrait s'agir essentiellement d'une affiche.

Experts

En ce qui concerne la reconnaissance réciproque des experts pour les épreuves sur les wagons-citernes, la

Commission d'experts a décidé de ne pas modifier le texte actuel. En fonction de la situation juridique actuelle, elle a pris comme point de départ la situation suivante :

- a) Un wagon-citerne immatriculé dans un Etat membre de la COTIF peut être éprouvé par un expert reconnu dans ce pays.
- b) Un wagon-citerne immatriculé dans un Etat membre de la COTIF peut être éprouvé dans un autre Etat membre de la COTIF par un expert reconnu dans cet autre Etat membre.
- c) Selon le droit actuel il n'est cependant pas possible qu'un wagon-citerne immatriculé dans un Etat membre de la COTIF soit éprouvé dans un autre Etat membre de la COTIF par un expert reconnu dans un troisième Etat membre.

La Commission d'experts était convenue que la discussion sur c) doit être poursuivie en tenant compte des résultats du groupe de travail de la Réunion commune pour la révision du chapitre 6.2 (récipients à pression pour gaz) en ce qui concerne l'activité transfrontalière des organismes d'épreuves, et qui auront également des conséquences pour les chapitres 6.7 (citernes mobiles) et 6.8 (wagons-citernes).

Plaques-étiquettes et signalisations oranges sur les wagons porteurs

La Commission d'experts a décidé de renoncer à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs lorsque les véhicules routiers sont munis de plaques-étiquettes qui correspondent aux colis transportés afin d'éliminer un problème pratique dans les gares de transbordement.

Elle a également approuvé de n'apposer sur les wagons porteurs une signalisation orange que si les véhicules routiers ne sont pas munis des signalisations oranges prescrites par l'ADR.

L'on a convenu de régler ultérieurement ces questions afin d'exclure l'apposition de plaques-étiquettes et de signalisations oranges dans les gares de transbordement.

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Fuites de gouttes

Le représentant des Pays-Bas a rapporté que des premières consultations ont eu lieu mais qu'une réaction

officielle de Railtech se faisait cependant encore attendre. Des contrôles sur des wagons-citernes remplis ne semblent pas praticables et devraient ainsi être plutôt effectués à l'état vide. Un contrôle à effectuer une fois par an est privilégié.

La discussion a montré que les fuites de gouttes représentent un problème réel en raison des fermetures de lignes et des assainissements de sol qui y sont liés. Le thème restera à l'ordre du jour du groupe de travail et les Etats membres ont été priés de mettre à disposition du groupe de travail des informations sur cette problématique, de façon qu'une solution puisse être trouvée. Il a été recommandé d'en rechercher la cause dans chaque cas individuel et de la communiquer au centre de remplissage, afin de pouvoir améliorer la qualité.

Propositions pour des mesures à examiner à l'avenir

Le représentant de la Suisse a proposé deux mesures pour augmenter la sécurité et qui pourraient être discutées à l'avenir dans le cadre du groupe de travail. La première mesure concerne l'extension de la règle « du wagon protecteur » de la section 7.5.3 à d'autres matières très dangereuses, la deuxième mesure est relative à la réduction des risques de déraillement par l'utilisation de wagons à quatre essieux.

Dans son principe la Commission d'experts a considéré les mesures proposées comme dignes d'intérêt. Les mesures doivent cependant être bien justifiées et étayées par une analyse positive coûts-utilité.

Dans le cas de la première mesure, il faudrait en outre rechercher si des mouvements de manœuvre plus fréquents ne favoriseraient pas une augmentation des risques ou si le comportement roulant des wagons de protection le plus souvent non chargés est suffisamment stable. Les représentants de la Finlande et de la Suède se sont déclarés prêts à mettre à disposition du groupe de travail les prescriptions pour les wagons protecteurs qui existent dans leur pays ou qui ont existé.

Dans le cas de la deuxième mesure, les recherches de l'UIC-ERRI devraient être mises à contribution avant qu'une proposition soit soumise au groupe de travail. Les discussions sur les wagons à quatre essieux, qui ont eu lieu dans le cadre du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules », devraient de plus être prises en compte.

Transmission des données au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Sur la base de la discussion qui a eu lieu lors de la dernière session de la Commission d'experts en ce qui concerne la transmission des données au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de façon que les forces d'interventions puissent lui demander des informations en cas d'incident, le représentant de la Suisse a soumis une proposition de texte pertinent pour les obligations du transporteur et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il s'est également déclaré d'accord avec la proposition de texte alternatif pour le transporteur soumis par le représentant de l'UIC et qui ne prévoit qu'une mise à disposition à tout moment et ainsi pas une annonce préalable permanente.

La majorité des délégués s'est prononcée pour l'annonce préalable des données, afin en cas d'accident de pouvoir renoncer aux demandes téléphoniques de précisions et afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de fixer des lignes alternatives ou par ex. d'exclure des rencontres de trains de marchandises dangereuses et de trains voyageurs dans les tunnels.

Etant donné qu'il s'agit cependant de questions qui sont réglées dans chaque pays de manière différente entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur, la Commission d'experts a décidé de reprendre la proposition de texte de l'UIC et, en ce qui concerne le type et la manière de la transmission, de renvoyer dans un NOTA aux règles d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le texte a de surcroît été légèrement modifié, afin que les données ne doivent pas être conservées de manière illimitée.

Sur proposition du représentant du Royaume-Uni, la possibilité de transmettre plus loin les données a été étendue à tous les intervenants qui ont besoin de ces données pour des raisons de sécurité, de sûreté ou d'intervention d'urgence.

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »

Le président du groupe de travail, Monsieur G. Hundhausen (Allemagne) a informé sur les progrès réalisés par le groupe de travail « Analyses de risques standardisées ». Le groupe de travail a élaboré un fil conducteur pour le calcul des risques lors du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et qui doit assurer la transparence des décisions sur la base d'analyses de risques et qui reflète l'état actuel de la technique. Il est envisagé, dans une prochaine étape, de considérer de plus près la pratique exercée en Suisse et aux Pays-Bas.

La Commission d'experts a décidé de publier cette version révisée du fil conducteur sur le site web de l'OTIF et dans une note de bas de page à section 1.9.3 de renvoyer au site web de l'OTIF. Le secrétariat a été prié de soumettre également le fil conducteur à la Réunion commune et au WP.15 afin que l'aspect multimodal y soit examiné.

Pour la poursuite des travaux, le représentant de la France a proposé un projet de recherche qui doit être financé en commun par les Etats membres, l'industrie ferroviaire et la Commission européenne. Dans ce projet de recherche, des expertises comparables doivent être effectuées dans les différents Etats entrant en ligne de compte pour l'application de modèles d'évaluation de risque, afin de montrer la pratique actuelle, de proposer une harmonisation de la pratique et de fixer des exigences minimales communes pour la reconnaissance réciproque de restrictions de transit.

Le Président a rappelé que le financement d'un tel projet de recherche avait déjà été discuté dans le passé. Tandis que de la part de la Commission européenne la disponibilité de principe de cofinancement avait été envisagée, un cofinancement par des contributions des Etats ou d'associations n'avait pas eu de succès.

Il a été convenu que le groupe de travail accepte tout d'abord l'offre de la Suisse et éventuellement des Pays-Bas, de considérer de plus près la réalisation pratique d'une analyse de risque dans ces pays. L'évaluation de cette considération devrait être transmise à la Commission d'experts. En même temps, le groupe de travail devrait s'occuper de la proposition française de réaliser un projet de recherche et d'évaluer si, de la part des Etats et associations les moyens peuvent être mis à disposition. Un représentant de l'AFE devrait être invité aux travaux du groupe de travail afin d'exclure des travaux parallèles et des contradictions.

Adaptation du Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID

Le secrétariat a proposé une révision du Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID sur la base de la COTIF 1999.

En ce qui concerne les règles pour le quorum, il a été constaté que la présence du représentant de la Commission européenne ne conduit pas à ce que 23 Etats membres de la COTIF (Etats membres de l'UE sans Malte et Chypre, qui ne sont pas des Etats membres de la COTIF) sont représentés, tant que le représentant de la Commission européenne n'exerce pas le droit de vote après consultation des Etats membres de l'UE.

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

28^{ème} session

Genève, 28 novembre – 16 décembre 2005

Les experts ou observateurs de 25 pays et 24 organisations internationales gouvernementale et non gouvernementales ont participé aux travaux de cette 2^{ème} session de la période biennale 2005-2006 dans le cadre de la 15^{ème} révision du Règlement type de l'ONU.

Le Sous-comité a poursuivi l'examen des questions nouvelles figurant à l'ordre du jour de cette période biennale (v. Bulletin 3/2005, p. 41/42). Peu de textes ont été adoptés et ils concernent avant tout l'utilisation et la construction des récipients à pression pour gaz et des grands récipients pour vrac (GRV).

GRV

Dans ce contexte, il a été constaté que, contrairement aux citernes soumises (dès 450 kg/l) à des prescriptions plus sévères par rapport au GRV (jusqu'à 3000 kg/l), ces derniers sont de plus en plus légers, moins sûrs et surtout moins chers. Or il y a actuellement 15 millions de GRV en circulation dans le monde, et même si les incidents représentent un très faible pourcentage, les quelques 30 millions de tonnes transportées (estimation) annuellement ne constituent pas un risque négligeable. Un groupe de travail s'est penché sur les questions de résistance et d'épreuves.

Les GRV à trajet ou usage unique représentent de surcroît un cas particulier, car sans marquage pertinent qui peut vérifier cet usage unique ? Si les récipients en eux-mêmes sont conformes aux prescriptions de construction, il n'en va pas de même pour leur cadre. De tels GRV devraient être soumis avec leur cadre aux mêmes épreuves que ceux à usage multiple (durée d'utilisation de 5 ans). Malgré que lors de la dernière période biennale le Sous-comité ait décidé de ne pas poursuivre la discussion sur l'exigence d'une épreuve de vibration, les débats pourraient être rouverts.

Comment faciliter l'harmonisation mondiale des règlements de transport des marchandises dangereuses et du Règlement type : convention mondiale ? (v. Bulletins 1/2005, p. 4/5 et 3/2005, p. 41-43)

Le Sous-comité a noté que le Conseil économique et social avait modifié le paragraphe 5 du dispositif proposé par le Comité à la section A du projet de résolution qu'il avait établi en décembre 2004. La

résolution finale accorde une plus grande place à l'étude des moyens d'améliorer la mise en œuvre du Règlement type, notamment par une harmonisation plus poussée des conventions et des accords internationaux, tout en laissant ouverte la possibilité de la mise au point en commun d'un instrument international efficace régissant le transport multimodal international des marchandises dangereuses, le cas échéant.

Plusieurs experts se sont déclarés favorables à la méthode en deux étapes proposée par l'expert de l'Italie, à savoir premièrement examiner la possibilité d'une meilleure coopération entre les organisations internationales intéressées et les délégations nationales participant à la réunion, et deuxièmement, en 2007 ou 2008, analyser si cette coopération renforcée a apporté de réelles améliorations et s'il serait souhaitable d'élaborer une proposition de convention mondiale.

En ce qui concerne la première étape, d'aucuns ont fait remarquer que la coopération entre organisations fonctionnait déjà de façon satisfaisante et que, malgré quelques différences bien connues, les dispositions prévues dans les instruments applicables aux différents modes de transport étaient largement harmonisées avec celles du Règlement type. Il n'en allait cependant pas de même pour les règlements nationaux de tous les pays du monde, dont les disparités causaient des problèmes pratiques de facilitation des échanges lorsque le transport international n'était pas régi par des instruments internationaux comme il en existe dans les transports maritimes ou les transports aériens. Un autre domaine où des progrès pouvaient être faits était l'harmonisation de la date d'entrée en vigueur des amendements aux différents instruments internationaux.

Plusieurs experts ont estimé qu'il serait utile de procéder à un sondage sur le plan mondial afin d'évaluer si les gouvernements seraient favorables au développement d'une convention mondiale pour le transport multimodal des marchandises dangereuses. D'autres ont rappelé qu'il existe déjà plusieurs conventions pour différents modes de transport et que le développement d'une convention mondiale exigerait une coopération étroite avec plusieurs organisations, et certains experts ont estimé que le secrétariat devrait fournir la voie à suivre de la procédure pour un projet de convention.

Il a également été relevé que la périodicité actuelle des amendements au Règlement type pose des problèmes de mise en œuvre dans beaucoup de pays qui ont des difficultés pour adapter leurs règles nationales tous les 2 ans. Il a été suggéré que le Sous-comité devrait éviter d'amender le Règlement type lorsque cela n'est pas absolument nécessaire, gardant à l'esprit que le Règle-

ment type a atteint une maturité raisonnable et est souvent l'objet de changements rédactionnels qui ne modifient pas substantiellement le Règlement type.

Il a aussi été mentionné que le système actuel était plutôt souple et permettait au Sous-comité de prendre des décisions ambitieuses qui pourraient rapidement être remises en question si elles ne sont pas acceptées par les organismes modaux, alors que dans le contexte d'une convention globale de telles décisions requièrent un large consensus et, en conséquence, il serait beaucoup plus difficile de tenir compte efficacement des développements techniques.

L'attention a été attirée sur les discussions qui ont eu lieu dans ce contexte lors des dernières sessions au Sous-comité de l'OMI et à l'OACI, au cours desquelles les deux organisations ont exprimé leur engagement à améliorer l'harmonisation multimodale, mais l'OACI a exprimé certaines répugnances sur la conclusion d'une convention globale multimodale.

L'on a finalement convenu que cet objectif requière plus des consultations avec les différents organismes internationaux concernés et les Etats membres et qu'il devrait en être plus discuté à la prochaine session sur la base de documents officiels.

Coopération avec les organisations et associations internationales

Communautés européennes (CE)

Atelier de travail de la Commission européenne en ce qui concerne le droit des wagons et l'utilisation des wagons

Bruxelles, 26 octobre 2005

L'atelier de travail susmentionné avait été organisé, à l'origine, dans l'intention de présenter les modifications juridiques, économiques et organisationnelles qui interviendront pour les entreprises de transport ferroviaires, les détenteurs de wagons privés, les institutions de financement privées et les assurances après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 et donc de l'Appendice CUV. Un large cercle d'institutions avait, par conséquent, été invité. Celles-ci étaient représentées par plus de 100 personnes. Dans ce contexte, l'OTIF avait surtout la crainte qu'il ne serait pas possible de créer entre les entreprises de transport ferroviaire et les détenteurs de wagons privés les bases juridiques pour un

„contrat uniforme d'utilisation“ (CUU) avant l'entrée en vigueur des dispositions des RU CUV. De telles règles à convenir sur une base de droit privé étaient d'urgence souhaitables afin de compléter les dispositions des RU CUV. Les négociations entre les associations UIC et UIP avaient pris un retard considérable et risquaient, entre temps, de complètement échouer.

A la surprise et à la grande satisfaction de tous les participants à cet atelier de travail, les négociations ont abouti, la veille de l'atelier, à une percée qui permet aux associations des entreprises ferroviaires de partir du principe qu'il sera possible de définir à l'unanimité les derniers détails de ce CUU, de manière à ce que ce modèle de contrat destiné à régler les droits et les obligations des parties impliquées dans la future utilisation des wagons sera disponible.

Ce revirement a naturellement également modifié le point central des discussions de l'atelier de travail, qui, à l'origine, devait être axé sur la suppression des différents existants. L'exposé tenu par le suppléant du Directeur général de l'Office central sur les bases juridiques et les conséquences de l'appendice CUV a toutefois suscité un vif intérêt et a apporté à de nombreux participants une plus grande clarté en ce qui concerne la future situation juridique. Dans ce contexte, il a également été rappelé que l'Office central avait proposé, lors des négociations sur l'Appendice CUV, des dispositions contractuelles beaucoup plus détaillées, mais que celles-ci avaient été rejetées par les Etats membres au sein de la Commission de révision, et finalement à Vilnius, en faveur d'une liberté de disposition nettement plus grande des entreprises ferroviaires agissant en tant qu'entreprises privées et des détenteurs de wagons de particuliers.

Afin de tenir compte de la situation de négociation nettement améliorée entre l'UIC et l'UIP, le Directeur général de l'Office central a, lors de son intervention à la fin de l'atelier, appelé avec insistance, les parties impliquées dans le secteur ferroviaire, qui dépendent maintenant d'accords de droit privé, à poursuivre leur coopération, du point de vue du contenu, de manière plus coopérative et plus intensive. Uniquement si cette condition peut être remplie, il sera possible de maintenir l'espoir en un développement positif du secteur ferroviaire. Des disputes entre de telles associations et le manque de compréhension pour les intérêts d'autres acteurs dans le secteur ferroviaire auraient pour conséquence que des modes de transport autres que le rail profitent de telles situations. Il a soutenu la supposition bien motivée de la Commission européenne, que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires

d'infrastructure, les détenteurs de wagons particuliers et d'autres acteurs „sont en concurrence là où ils devraient coopérer et coopèrent là où ils devraient être en concurrence“. Il en a conclu que la volonté de coopération dans le domaine ferroviaire doit être assurée et améliorée particulièrement dans une phase où de moins en moins de dispositions du droit public international régissent la définition des relations juridiques entre les différents acteurs.

(Traduction)

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

Groupe de travail III (Droit de transport)

16^{ème} session

Vienne, 28 novembre - 9 décembre 2005

Les délibérations étaient basées sur le projet de Convention sur le transport de marchandises (effectué entièrement ou partiellement) par mer (document CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.56, consultable sur le site Internet de la CNUDCI, www.uncitral.org).

Le Secrétariat de l'OTIF était représenté par un observateur lors de la deuxième semaine de la session.

Au cours de cette semaine de session, le Groupe de travail a traité la question de la prise en charge de droits et d'obligations par l'expéditeur et les conséquences qui en découlent pour lui du point de vue de la responsabilité. Par ailleurs, le Groupe de travail a examiné le chapitre concernant la livraison, y compris la durée de la responsabilité du transporteur, et finalement, des questions concernant la juridiction, y compris l'arbitrage. A ce sujet, un texte de compromis élaboré par la Commission européenne, le Japon, la Norvège et les Etats-Unis d'Amérique avait été soumis au Groupe de travail (doc. A/CN.9/WG.III/XVI/CRP.3). Cette proposition de compromis est basée sur une proposition des Pays-Bas et a été considérée par le Groupe de travail comme étant, pour l'essentiel, un compromis équilibré, de manière à ce que des modifications substantielles n'ont pas été jugées possibles.

En ce qui concerne les détails, il est renvoyé au rapport de la session (doc. CRP.1/Add.1-16) qui sera disponible sur le site Internet de la CNUDCI.

Les travaux seront poursuivis en 2006 sous forme de deux sessions respectives de deux semaines (New York, 3-13.4 et Vienne, 6-17.11). A l'ordre du jour de la

17^{ème} session figure la question du droit de disposition, le transfert de droits et la poursuite des délibérations concernant la livraison. Par ailleurs devront être traités le champ d'application et la liberté contractuelle, les obligations de l'expéditeur et les documents de transport. Lors de la 18^{ème} session devront être achevées les délibérations concernant les sujets matériels restants et notamment être discutés les montants maximaux de responsabilité et la procédure de révision y relative ainsi que les clauses finales.

Dans l'ensemble, l'on peut dire qu'il est tout à fait concevable que les travaux du Groupe de travail portant sur le projet pourront être achevés en 2006 ou 2007. Le projet consolidé est toutefois toujours compliqué à comprendre en raison de ses nombreux renvois, ce qui rend difficile de juger l'équilibre entre les obligations et les droits des expéditeurs et des transporteurs. L'impression existe toujours que le projet favorise trop le transporteur, ce qui serait un avantage du point de vue des entreprises de transport ferroviaires. Un déséquilibre trop important entre les droits et les obligations des clients et des transporteurs met toutefois en danger l'adoption générale de la Convention par la Communauté des Etats. Pour cette raison, les chances pour une adoption suffisamment générale et globale de cet instrument sont jugées de manière très différente par les délégations.

(Traduction)

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

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire

Conférence internationale

Sessions préparatoires

Brest, 16-18 mars 2005, Varsovie, 1-3 juin 2005 et Vilnius, 18-20 octobre 2005

Eu égard à la préparation d'une Conférence internationale qui doit se tenir en 2006 sous l'égide de la CEE/ONU et l'assistance de l'OSJD, des travaux ont été entrepris en vue d'adapter et de compléter des conventions internationales existantes ayant pour objet les facilitations du passage des frontières (v. également

Bulletins 1/2005, p. 10 et 3/2005, p. 43). L'OTIF a également participé à ces travaux et soumis une série de propositions.

Dans le domaine du transport des marchandises, il s'agit d'un projet d'une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières de 1982 qui doit uniquement concerner le passage des frontières dans le transport ferroviaire. Un groupe de travail restreint, composé de représentants du Belarus, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la Russie et de l'Ukraine ainsi que du Comité de l'OSJD a élaboré, en février 2005, un premier projet pour cette nouvelle annexe. Le projet a été discuté et développé au cours des sessions tenues en 2005 à Brest, Varsovie et Vilnius.

L'intention de l'OTIF était, dès le début, de fixer, au lieu de formulations qui n'engagent à rien, des obligations aussi concrètes que possibles pour réduire le temps d'attente aux frontières. Il était p. ex. incontesté que des facilitations concernant la délivrance de visas pour les conducteurs de locomotive et le personnel à bord des trains, qui doivent régulièrement passer la frontière dans l'exercice de leurs fonctions, doivent faire partie des facilitations recherchées dans le domaine administratif. L'OTIF s'emploie cependant pour que la facilitation ambitionnée dans ce domaine prenne une forme plus concrète (p. ex. délivrance de visas de longue durée, extension au personnel ferroviaire du traitement préférentiel accordé à d'autres demandeurs ou même le traitement privilégié qui est accordé aux diplomates). Il s'agissait en outre de garantir que pour les douaniers, les documents de service de ces derniers suffisent pour satisfaire aux modalités de passage des frontières. Une adaptation et un complément correspondants concernant cette intention ont été entrepris entre-temps.

L'OTIF a par ailleurs attiré l'attention sur le fait que dans la mesure où la nouvelle annexe devait prévoir une réserve en faveur de critères de contrôle plus stricts dans le droit national, celle-ci irait à l'encontre même du but que s'est fixé la Convention. Il a été toutefois renoncé à la possibilité d'un tel renforcement unilatéral des contrôles en cours de discussion.

Il a été finalement défini en tant que principe que hormis les contrôles effectués au lieu de départ ou au lieu d'arrivée, les marchandises transitant dans des conteneurs scellés ne feront plus l'objet de contrôles pour autant qu'une documentation fiable sur le contenu des conteneurs soit disponible. Là aussi, la dernière session préparatoire a suivi une suggestion de l'OTIF.

L'idée de créer une nouvelle Convention sur la facilitation du passage des frontières dans le transport international de voyageurs par chemin de fer sur la base d'une version adaptée de la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée de 1952, à laquelle les Etats membres de l'OSJD n'ont pas adhéré, a été approuvée lors de la session préparatoire à Brest en mars 2005. Un projet élaboré à cette fin par deux membres du groupe de travail a été discuté dans le cadre d'une session du groupe de travail, à laquelle l'OTIF a également participé (Varsovie, 1-3.6.2005), ainsi que lors d'une autre session préparatoire (Vilnius, 18-20.10.2005).

En ce qui concerne le domaine du transport international de voyageurs, le principe a été adopté d'effectuer les contrôles, conjointement ou unilatéralement, dans la gare frontière, dans le train en marche ou lors d'un changement d'écartement de voies. L'OTIF favorise une disposition allant plus loin : elle recommande aux futures parties à la Convention d'approuver le principe d'effectuer les contrôles, lorsqu'un changement d'écartement des voies est nécessaire, pendant cette opération. Deux principes importants ont été repris de la Convention de 1952, à savoir premièrement que les agents sont dispensés des formalités de passeport et que la production de leur document de service suffit à justifier leur passage de la frontière et, deuxièmement, que la durée de l'arrêt des trains internationaux ne doit pas dépasser 40 minutes par train (à l'exception toutefois des cas dans lesquels un changement d'écartement des voies est effectué). A la suite d'une suggestion de l'OTIF, ce délai maximum a été repris dans une disposition qui prévoit que les bagages sont déchargés si le temps d'arrêt prévu du train dans la gare frontière ne suffit pas pour effectuer les contrôles nécessaires.

Enfin, les contrôles techniques peuvent être optimisés, tant en ce qui concerne le transport de marchandises qu'en ce qui concerne le transport de voyageurs, lorsque les gares frontières seront en mesure de recevoir et d'utiliser les données concernant l'admission et les contrôles techniques. Le principe de la reconnaissance mutuelle des admissions techniques et des contrôles est certes prévu dans l'annexe relative au transport des marchandises, mais il n'est précisé nulle part sur quelle base cette admission se fondera. Du point de vue de l'OTIF, une telle concrétisation serait nécessaire. L'OTIF poursuivra ses efforts en ce sens jusqu'à l'adoption définitive des projets.

(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2005

Berne, 20 octobre 2005

L'Assemblée générale a siégé sous la présidence du Président nouvellement élu, M. Enrique Fernández Díez. M. Díez succède à M. Marcel Verslype, qui a été élu au début de cette année au poste de Directeur exécutif de l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE). Environ 60 délégués des entreprises membres ont participé à cette Assemblée générale. Le Secrétariat de l'OTIF était représenté par un observateur.

La mise en oeuvre de la COTIF 1999 constituait, outre les affaires statutaires, telles que les comptes, le budget et le programme de travail, le thème principal de cette Assemblée. Les travaux du CIT dans ce domaine sont pratiquement achevés.

L'Assemblée générale a également discuté le projet visant à créer une lettre de voiture commune CIM/SMGS qui a été lancé suite à la conférence d'octobre 2003 à Kiev (v. Bulletin 2004, p. 86). Ce projet constituait un des principaux points des travaux du CIT au cours de l'année 2005 et le demeurera encore en 2006. La première phase du projet devrait être achevée en décembre 2005 et la lettre de voiture commune devrait pouvoir être utilisée dès septembre 2006.

Parmi les principaux points du programme de travail 2006 du CIT, les efforts du CIT en relation avec le 3^{ème} paquet ferroviaire, les travaux liés à la gestion de la qualité et l'élaboration des bases contractuelles pour un contrat d'utilisation de l'infrastructure devraient revêtir un intérêt particulier pour les lecteurs de ce Bulletin.
(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Lettre de voiture CIM/SMGS

Groupe de pilotage

Varsovie, 17 mai 2005 et Kiev, 10/11 novembre 2005

Le CIT travaille avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sur le projet « Lettre de voiture CIM/SMGS » afin de faciliter le passage entre les systèmes de droit de transport des marchandises CIM et SMGS et de supprimer les problèmes à l'interface (perte de temps, coûts, source d'erreurs) liés à l'établissement jusqu'à présent nécessaire de la lettre de voiture de l'autre droit de transport des marchandises. Conformément au concept et à l'organisation du projet, un Groupe de travail élargi (Groupe de pilotage) est chargé de prendre les décisions de principe, alors qu'un Groupe restreint d'experts est chargé d'élaborer le modèle de lettre de voiture et le guide correspondant. L'OTIF a régulièrement participé aux travaux du Groupe de pilotage – à l'exception d'une participation exceptionnelle à deux sessions du Groupe d'experts – et était représentée aux sessions de ce Groupe à Varsovie (17.5.2005) et Kiev (10/11.11.2005) (v. également Bulletin 1/2005, p. 11).

Du point de vue juridique, une lettre de voiture établie au commencement de la chaîne de transport et répondant aux exigences des deux droits de transport des marchandises, ne rend pas superflue la réexpédition : la lettre de voiture CIM/SMGS documente deux contrats de transport réalisés conformément aux règles respectives du droit de transport des marchandises de la CIM et du SMGS. Les dispositions des RU CIM et du SMGS ne sont pas affectées. Même si, à l'avenir, il ne sera plus nécessaire d'établir une nouvelle lettre de voiture au lieu de réexpédition, les autres actions qui découlent du fait que le premier contrat de transport s'achève avec la livraison (fictive) et qu'un autre débute, demeurent nécessaires.

Par conséquent, la question de savoir qui agit en tant que destinataire pour l'expéditeur à ce lieu de réexpédition et quelles obligations doivent être respectées par cette personne, s'avère importante. Conformément au guide lettre de voiture CIM/SMGS, le dernier transporteur du premier contrat de transport agit pour l'expéditeur au

lieu de réexpédition, c.-à-d. le dernier transporteur CIM en cas d'envois issus des Etats de la CIM et le dernier transporteur SMGS en cas d'envois issus des Etats du SMGS. Dans les cas où un motif de responsabilité, notamment la perte ou l'avarie de la marchandise est constaté à la fin du premier contrat de transport, il s'agit d'assurer les droits de l'autre partie au contrat de transport (expéditeur/destinataire), respectivement d'éviter que ceux-ci s'éteignent en raison de l'acceptation sans réserve de la marchandise (v. art. 47 CIM 1999). Le client ne doit pas être empêché de faire valoir ses droits issus du contrat de transport si le transporteur qui garde la marchandise ne défend pas les intérêts du destinataire au lieu de réexpédition, p. ex. en établissant un procès-verbal de constatation en cas de dommage. Suite à une suggestion de l'OTIF, une disposition a été introduite dans le guide après un examen au sein du Groupe d'experts et du Groupe de pilotage, qui prévoit cette obligation et la conséquence du point de vue de la responsabilité.

Le modèle de lettre de voiture CIM/SMGS ainsi que le guide devraient être approuvés par les organes compétents du CIT et de l'OSJD dans le courant des premiers mois de l'année 2006, de manière à ce que la lettre de voiture CIM/SMGS soit disponible à compter du 1^{er} septembre 2006. Elle sera tout d'abord introduite dans les corridors de transport paneuropéens II (Berlin-Moscou) et III (Dresde-Kiev). Ainsi seront terminés les travaux de la première phase du projet.

Une deuxième phase du projet vise à élaborer des dispositions de responsabilité uniformes en trafic CIM/SMGS tant pour les relations entre client et transporteur que pour les relations entre les transporteurs sur une base contractuelle.
(Traduction)

Economic Cooperation Organization (ECO)

Téhéran, 2-7 octobre 2005

Au cours de sa visite à Téhéran à l'occasion de la Conférence des Ministres de l'OSJD, le Directeur général a rencontré le Secrétaire général et le chef de section pour les questions de transport de l'ECO. Le but de cette rencontre consistait à convenir d'une coopération plus étroite entre l'OTIF et l'ECO. Membres de l'ECO sont l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Pakistan, le Tadjikistan, la Turquie, le Turkménistan et l'Ouzbékistan. L'Iran et la Turquie sont ainsi membres des deux organisations. L'ECO s'occupe de questions ayant trait à la politique commerciale et d'investissement, aux transports et télécommunications, à l'énergie et à

l'environnement, à l'agriculture, à la recherche et aux statistiques. L'objectif de l'organisation est d'améliorer durablement la coopération entre les Etats membres dans les domaines précités et de supprimer – à l'instar de l'OTIF – des barrières commerciales comme p. ex. les entraves au transport transfrontalier de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, d'améliorer l'infrastructure des transports et notamment de permettre aux Etats intérieurs de disposer d'un accès à la mer et aux régions voisines. Il en découle une interface importante au niveau des tâches de l'ECO et de l'OTIF qui devrait être mise à profit en faveur d'une coopération fructueuse, d'un échange d'informations et d'un conseil mutuel. Lors de cette rencontre, il a été convenu de lancer cette coopération au moyen de courriers officiels réciproques. Le courrier correspondant de l'Office central a entre-temps été envoyé au Secrétaire général de l'ECO.
(Traduction)

Etudes

Droit du wagon :

le « contrat d'immatriculation » s'efface devant le « contrat d'utilisation »

Jean-Pierre Lehman, Directeur juridique de l'UIC

1. Rapide rappel historique

L'utilisation par les chemins de fer de wagons appartenant à des particuliers est apparue, tout d'abord en Angleterre vers les années 1830, puis au cours de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle en Allemagne et en France.

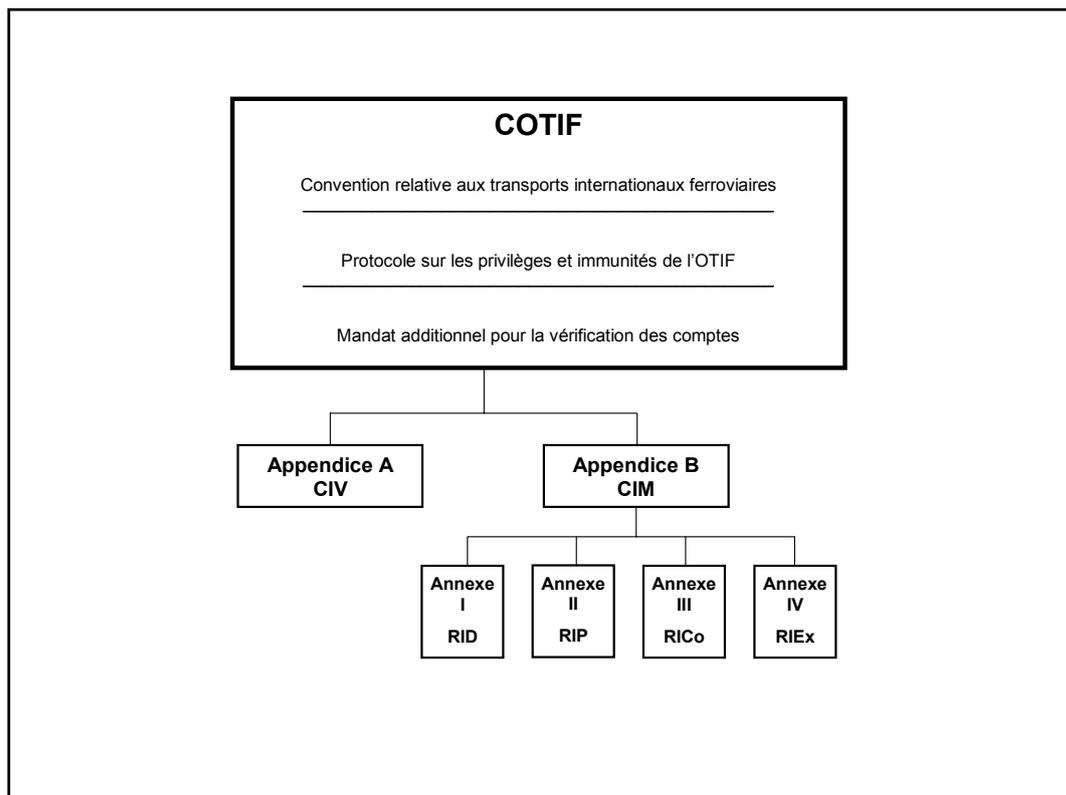
Le premier Règlement international, concernant les wagons de particuliers (RIP), a été élaboré lors de la 4^{ème} Conférence de révision de la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer (CIM) de 1923. Ce Règlement formait alors l'Annexe VII à la CIM du 23 novembre 1933 qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

Il faudra attendre le 13 mai 1950 pour qu'une convention additionnelle à la CIM instituant une Commission d'experts pour le RIP et une procédure de révision simplifiée soit signée à Berne.

Plus près de nous, dans le cadre de la 8^{ème} révision, la Commission d'experts du RIP, telle que prévue par la CIM du 7 février 1970 et conformément à la mission qui lui avait été confiée par la Conférence diplomatique du 9 mai 1980, a procédé à la révision de l'Annexe IV (RIP) à la CIM et à son adaptation rédactionnelle à la COTIF : c'est dans ces conditions qu'a été élaborée l'Annexe II (RIP) aux Règles uniformes CIM de la COTIF entrée en application le 1^{er} mai 1985. Le schéma suivant positionne clairement la Convention et son Appendice B qui contient les RU CIM. Le RIP apparaît en annexe de ces dernières.

2. La COTIF du 9 mai 1980 : le contrat d'immatriculation est incontournable

La lecture de la Convention, de son Appendice B et du RIP, permettent de brosser le tableau de l'organisation des transports internationaux ferroviaires des marchandises tel qu'il existait dans les années 1980 (schéma 1).



(schéma 1)

A l'intérieur de chaque pays les chemins de fer appartiennent à l'Etat ou sont gérés par une ou plusieurs entreprises elles-mêmes détenues par l'Etat. Sur un territoire national donné, ou à l'intérieur d'une partie de ce dernier, chaque réseau est en situation monopolistique. Les frontières sont les points de jonction naturels entre les différents réseaux nationaux et, à chacun de ces points frontières, existe notamment une obligation de transporter (1) qui induit un système d'exploitation du mode ferroviaire en co-traitance par des transporteurs subséquents se succédant pays après pays. Les circulations ainsi formées sont organisées sur

des lignes inscrites (2) que parcourent les trains internationaux.

L'application des RU CIM permet la rédaction de contrats uniformes de transport international (3). S'agissant du seul transport de marchandises ces derniers sont matérialisés par une lettre de voiture CIM (4) qui doit être disponible pour chaque wagon, y compris les wagons de particuliers. Ceux-ci, comme le

1) Article 3 des RU CIM

2) Ces lignes sont inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la COTIF.

3) Le Titre III des RU CIM est entièrement consacré à la conclusion et à l'exécution du contrat de transport.

4) Article 13 des RU CIM, article 6 du RIP

prévoit le RIP doivent faire l'objet d'une immatriculation auprès d'un chemin de fer (5).

Comme l'indique sans ambiguïté l'article 3, § 4 de la COTIF, les RU CIM, y compris leurs Annexes font parties intégrantes de la Convention. Plus spécifiquement, le RIP est expressément visé par l'article 8, § 1 des RU CIM. En conséquence le RIP, comme la COTIF elle-même, a force de loi internationale.

En relisant le schéma précédent on constate dans la pratique que dans un tel montage juridique, il y a donc « primauté » du contrat de transport de la marchandise (les RU CIM) par rapport à l'acte de transport (par wagons privés, pour ce qui nous concerne) lui-même.

2.1 L'immatriculation des wagons de particuliers au sens du RIP

Pour obtenir l'autorisation de circuler les wagons de particuliers doivent répondre à des caractéristiques techniques précises. Ce sont les Etats eux-mêmes ou les chemins de fer d'Etat qui fixent ici ces normes spécifiques d'approbation. A aucun moment le RIP ne fait allusion à cette approbation administrative ni ne précise ces modalités.

En effet le RIP (6) considère que pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom du titulaire (7) par un chemin de fer dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive

En réalité, cette autorisation administrative résulte de la conclusion du contrat d'immatriculation entre le chemin de fer et le titulaire. Une fois cet accord scellé entre les parties, le wagon de particulier est alors juridiquement et physiquement immatriculé (8). Bien évidemment l'expéditeur ne peut utiliser le wagon pour effectuer des transports de marchandises que dans les limites fixées par ledit contrat d'immatriculation (9).

-
- 5) Article 2 du RIP
 - 6) Article 2 du RIP
 - 7) Le titulaire désigne la personne qui a obtenu l'immatriculation du wagon. Rappelons qu'en cas de location par exemple ce n'est pas le propriétaire qui effectue une telle demande. C'est donc le nom du titulaire qui doit figurer sur le wagon (article 2 du RIP).
 - 8) De plus, les wagons citernes utilisés pour le transport international des marchandises dangereuses doivent être conformes aux spécifications techniques du RID.
 - 9) Article 3 du RIP

La doctrine a essayé à plusieurs reprises de qualifier juridiquement ce contrat. Toutes ces tentatives sont restées vaines. *In fine*, le contrat d'immatriculation (qui n'est pas un contrat de transport, qui n'est pas un contrat de location, qui n'est pas non plus un contrat de garde) doit être considéré comme un contrat *sui generis* nécessaire pour permettre la réalisation du transport grâce à des wagons de particuliers. C'est ainsi qu'en matière de constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces, le texte précise (10) que le chemin de fer doit dresser sans délai, conformément aux dispositions de l'article 52 des RU CIM, un procès-verbal de constatation. Si, de plus le wagon est chargé, un second procès-verbal distinct doit être dressé cette fois pour la marchandise.

En conséquence, l'assimilation du wagon à une « marchandise roulante » est ici tentante (11) et pourrait devenir la source de flou juridique. Mais cette tentation n'a pas lieu d'être puisqu'en matière de responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces, l'indemnité versée par les chemins de fer au titulaire est fixée par... le contrat d'immatriculation (12) et non par les RU CIM. Bien évidemment, en cas de perte ou d'avarie d'un wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport, jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable (sauf s'il prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute) (13). De plus, c'est le contrat d'immatriculation qui régit également les actions du chemin de fer contre le titulaire, cette fois pour les dommages causés par les wagons (14).

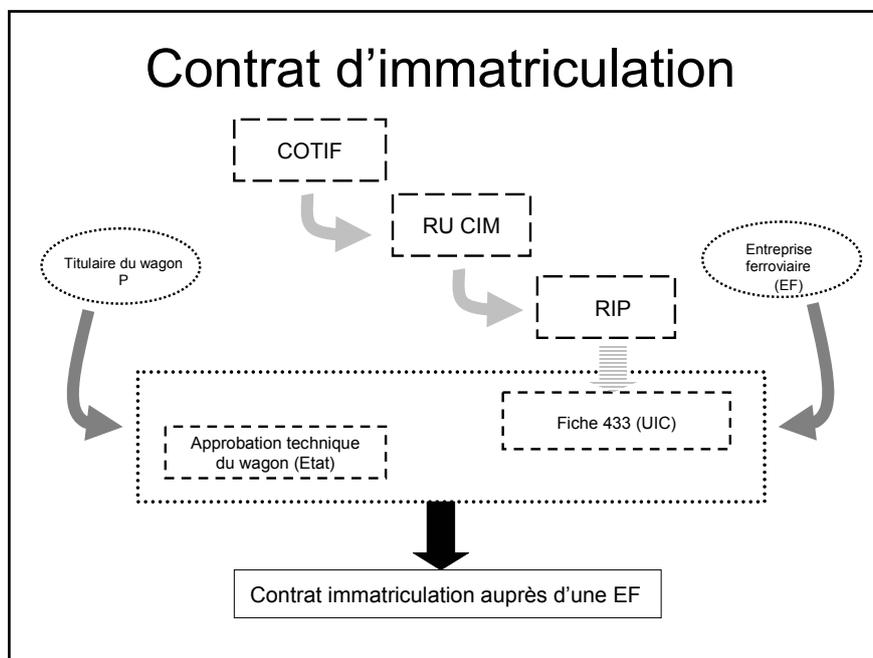
Le RIP, qui est au centre de toute la problématique en matière de « droit du wagon », traite du contrat d'immatriculation sans jamais le définir et ne règle à aucun moment les modalités pratiques de son contenu. Le grand mérite de l'UIC, par le biais de la fiche 433 (15), a été de concevoir, en collaboration avec l'Union Internationale des titulaires de wagons P (UIP), des « conditions générales uniformes pour la mise en service et l'exploitation des wagons P » (CGU) qui précisent ces modalités pratiques.

-
- 10) Article 10 du RIP
 - 11) En effet, l'article 52 des RU CIM, appartient au Titre V « Exercice des droits » et ne traite spécifiquement que du contrat de transport (en matière de constatations, de réclamations, d'action et de compétence judiciaire et de prescription de l'action).
 - 12) Article 12, § 2 du RIP
 - 13) Article 12, § 1 du RIP
 - 14) Article 12, § 6 du RIP
 - 15) 20^{ème} édition, Septembre 2003

2.2 Les CGU de l'UIC règlent les conditions de cette immatriculation

La fiche 433 de l'UIC décrit, entre autres, la procédure d'approbation technique. Elle constitue la base des

relations juridiques entre le titulaire d'un wagon P et l'entreprise ferroviaire souhaitant passer un contrat d'immatriculation pour ledit wagon comme le décrit le schéma 2.



(schéma 2)

En fait, les CGU contiennent deux parties : la première relative à l'immatriculation des wagons P *stricto sensu* et la seconde relative à leur exploitation notamment commerciale.

2.2.1 L'immatriculation des wagons P

Condition préalable à l'immatriculation auprès d'une entreprise ferroviaire, les wagons P doivent être approuvés techniquement. Cette approbation relève de la compétence d'un organisme habilité : "l'Organisme compétent en matière d'approbation technique", organisme public ou autre, dont les décisions sont applicables aux entreprises ferroviaires.

Une fois cette approbation technique acquise, les titulaires peuvent souscrire un contrat d'immatriculation (16) avec l'entreprise ferroviaire de leur choix. Bien évidemment, par ce contrat d'immatriculation, l'entreprise ferroviaire immatriculatrice garantit au titulaire la

libre circulation et la libre exploitation de son wagon, conformément aux accords d'exploitation internationaux en vigueur entre les entreprises ferroviaires. Parmi ces accords figure bien évidemment le RIV. Il est à noter que les wagons P, qui sont conformes aux règles édictées par ce dernier, sont admis d'office à l'échange.

2.2.2 L'exploitation des wagons P

Afin d'assurer au maximum la plus grande fluidité du trafic et de limiter au minimum l'arrêt des circulations, l'UIC après avoir en avoir délibéré avec l'UIP a arrêté dans les CGU cinq dispositions à caractère opérationnel concernant : les problèmes juridiques liés aux avaries d'un wagon empêchant la continuation du transport, la responsabilité des chemins de fer en cas de perte ou d'avarie d'un wagon, la responsabilité du titulaire pour les dommages causés par un wagon. Le tableau 1 présente ces 5 dispositions.

16) Le détail de cette procédure d'immatriculation est repris aux points 3.1.4 à 3.1.7 de la fiche UIC 433.

RIP	Fiche UIC 433
Article 11, § 2	<p style="text-align: center;">Réparation des avaries</p> <p>Point 3.4.3.3</p> <p>Pour rendre réutilisable un wagon P endommagé ou éliminer des avaries qui, sans empêcher son utilisation, la rendent dangereuse ou difficile, l'entreprise ferroviaire peut faire effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence d'une somme dont le montant est de <u>500 euros</u>.</p>
Article 11, § 6	<p style="text-align: center;">Imputation des frais des avaries du wagon P ou de ses pièces</p> <p>Point 3.5.3.4</p> <p>La somme facturée doit comprendre les frais de réparation effectivement engagés, y compris les frais généraux et les frais accessoires, ainsi que les frais de transport éventuels lorsque ces derniers ne peuvent être inscrits en lettre de voiture et mis à la charge de l'envoi. Toutefois, tous ces frais restent à la charge de l'entreprise ferroviaire utilisatrice, si les montants des frais de réparation, pris isolément, sont inférieurs à <u>40 euros</u> quelles que soient les responsabilités de l'avarie.</p>
Article 12, § 2	<p style="text-align: center;">Avarie d'un wagon</p> <p>Point 3.5.5.4</p> <p>Lorsqu'un wagon P est réformé par suite d'avarie dont le chemin de fer est responsable, l'entreprise ferroviaire immatriculatrice verse au titulaire, si le wagon est réparable, une indemnité journalière de privation de jouissance dont le montant varie de <u>8,80 à 14,85 euros</u> selon le type de wagon concerné.</p>
Article 12, § 2	<p style="text-align: center;">Perte d'un wagon</p> <p>Point 3.5.5.6</p> <p>Lorsqu'un wagon (comprenant bogies ou essieux) est perdu ou déclaré irréparable, ou lorsqu'un bogie est déclaré irréparable, si le chemin de fer est responsable, l'entreprise ferroviaire immatriculatrice paie au titulaire, sur sa demande, une indemnité calculée de la manière suivante :</p> <p>de <u>110.000 à 165.000 euros</u> pour un wagon</p> <p>de <u>2200 euros</u> pour un bogie</p>
Article 12, § 6	<p style="text-align: center;">Dommmages causés par les wagons</p> <p>Point 3.6.3</p> <p>L'entreprise ferroviaire immatriculatrice prend en charge, dans les conditions suivantes, la réparation de dommages dont le titulaire est responsable (17).</p> <p>En contrepartie, le titulaire verse une somme de <u>24 euros</u> payable d'avance à l'entreprise immatriculatrice et calculée par wagon et par année civile.</p>

(tableau 1)

Bien évidemment les entreprises ferroviaires, toujours soucieuses de trouver des solutions rapides et efficaces, ont mis en place des outils permettant de répartir, entre elles, les frais des dommages résultant de l'utilisation ou de la circulation des wagons de particuliers. C'est la fiche UIC 992 qui détaille ces clés de répartition à mettre en oeuvre tant pour les dégâts causés par les wagons que pour les dégâts qui leur sont causés.

2.2.3 Un montage juridique qui a fait ses preuves

Depuis le 1^{er} octobre 1938, date de la mise en vigueur du 1^{er} RIP, la souplesse des différents textes adoptés par les Etats membres au sein de l'OTIF a contribué à fournir un cadre juridique particulièrement adapté en ce qui concerne les relations entre les chemins de fer et les propriétaires de wagons privés. Les règles uniformes, mises au point pendant près de 70 ans, ont incontestablement facilité le développement du transport

17) Le titulaire est responsable de tout dommage causé par le wagon P au chemin de fer ou à un autre titulaire résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon. La responsabilité du titulaire n'est pas modifiée notamment si le dommage est imputable à un vice caché du wagon P.

international ferroviaire de marchandises principalement en Europe.

Par ailleurs, le contrat-type d'immatriculation contenu dans l'annexe de la fiche UIC 433 qui a été accepté tant par les chemins de fer que par l'UIP a largement contribué au développement du fret ferroviaire en Europe.

L'évolution de l'environnement juridique européen depuis le début des années 90 va cependant remettre en cause la notion même de la mise en œuvre du contrat d'immatriculation.

3. L'évolution du cadre juridique européen

La libéralisation du secteur des transports ferroviaires et l'évolution de la jurisprudence en matière de droit commun de la concurrence vont mettre définitivement en cause le principe de l'obligation de la conclusion d'un contrat d'immatriculation pour pouvoir faire circuler des wagons de particuliers.

3.1 La libéralisation du secteur des transports ferroviaires

La directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE) (18) a incontestablement initié la libéralisation du transport ferroviaire. En effet, en vertu de cette dernière, les Etats membres de l'Union Européenne sont tenus de gérer les entreprises ferroviaires de manière à ce qu'elles bénéficient d'une situation financière plus saine en prenant notamment toutes les mesures permettant de réduire leur endettement. Ce premier objectif doit être facilité, précise le texte, en octroyant à ces entreprises ferroviaires un budget et une comptabilité distincts de ceux de l'Etat. Un des autres objectifs de la libéralisation est aussi de garantir des droits d'accès aux entreprises ferroviaires d'autres Etats membres offrant des services de transports combinés internationaux. La directive crée également la possibilité d'ouvrir à la concurrence les services de transport international de marchandises et de voyageurs. Enfin il a été demandé à chaque Etat membre de tenir une comptabilité distincte en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport.

Après plus de 150 ans de bons et loyaux services, les « chemins de fer d'Etats » ont donc connu une mutation profonde. « Les gestionnaires d'infrastructure » qui bien

évidemment sont absents des différentes dispositions de la COTIF et de ses Appendices, vont devenir les partenaires privilégiés des « entreprises ferroviaires ». En conséquence, le partage des responsabilités, par exemple en cas de dommage causé par un wagon, entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire ayant sous sa garde un wagon reste entièrement à définir.

3.2 Evolution de la jurisprudence en matière de droit commun de la concurrence

Depuis le début des années 80, les autorités de la concurrence se sont intéressé aux pratiques des entreprises ou des associations d'entreprises qui tout en agréant techniquement du matériel se trouvaient en concurrence avec d'autres entreprises lorsqu'il s'agissait de commercialiser sur le marché les produits dont elles avaient par ailleurs la charge de l'homologation.

A titre d'exemple dans l'affaire « *Régie des télégraphes et des téléphones c/ GB-Inno-BM SA* » (19), le 13 décembre 1991, la Cour considérait que : « Les articles 3, sous f), 86 et 90 du traité s'opposent à ce qu'un Etat membre confère à la société exploitant le réseau public de télécommunications le pouvoir d'édicter des normes relatives aux appareils téléphoniques et de vérifier leur respect par les opérateurs économiques, alors qu'elle est la concurrente de ces opérateurs sur le marché de ces appareils. En effet, confier à une entreprise qui commercialise des appareils téléphoniques la tâche de formaliser des spécifications auxquelles devront répondre les appareils téléphoniques, de contrôler leur application et d'agréer ces appareils revient à lui conférer le pouvoir de déterminer, à son gré, quels sont les appareils susceptibles d'être raccordés au réseau public et à lui octroyer ainsi un avantage évident sur ses concurrents, ce qui va directement à l'encontre de l'égalité des chances entre les différents opérateurs économiques sans laquelle l'existence d'un système de concurrence non faussée ne peut être garantie. Une telle restriction de la concurrence ne peut être regardée comme justifiée par une mission de service public d'intérêt économique général, au sens de l'article 90, paragraphe 2, du traité ».

En conséquence et à l'évidence si les chemins de fer d'Etat définissaient eux-mêmes les conditions d'homologation du matériel ferroviaire, les entreprises ferroviaires constituées à partir des réseaux historiques ne pouvaient plus disposer d'une telle facilité par rapport aux autres entreprises ferroviaires qui ne manqueraient

18) JOUE n° L 237 du 24.8.1991 p. 25 - 28

19) Aff. C-18/88 Rec. 1991 page I-05941

pas de se créer durant le processus de libéralisation. En d'autres termes elles ne pouvaient plus, dans le même temps, homologuer techniquement et exploiter commercialement les wagons P.

3.3 Conclusion

L'apparition d'une nouvelle entité juridique, le gestionnaire d'infrastructure, l'évolution de la jurisprudence communautaire s'agissant de l'homologation des matériels par une entité indépendante des opérateurs ayant en charge des activités à caractère économique, allaient rendre inévitable la révision de la COTIF qui devait tenir compte de cette double évolution du droit communautaire.

De son côté, la commission d'experts du CIT, lors de sa 2^{ème} réunion préparant les travaux de révision estimait que « *le RIP devait être remplacé par un droit général des wagons.* » Pour ces experts, il était clair qu'il fallait distinguer entre l'admission technique et l'immatriculation des wagons. Par ailleurs les chemins de fer de demain avaient besoin de règles juridiques aussi bien pour le transport que pour l'admission technique des wagons.

Cette évolution qui rendait nécessaire la révision de la COTIF allait dans le même temps remettre en cause le droit du wagon tel qu'il existait.

4. La nécessaire révision de la COTIF

4.1 La genèse de la révision

Devant cette évolution rapide du cadre juridique communautaire, l'Office central posa aux Etats membres, dans une lettre circulaire du 3 janvier 1994, la question de savoir si des dispositions plus détaillées concernant l'admission au service international et l'immatriculation des wagons P seraient nécessaires dans le cadre de la COTIF 1980 et plus particulièrement dans les RU CIM.

Après une série de travaux conduits avec différentes organisations internationales dont le CIT, l'UIC et l'UIP, il parut nécessaire à l'Office central dès le 4 avril 1996, d'intervenir dans quatre grands domaines : l'admission technique des véhicules ferroviaires, l'utilisation réciproque des wagons/voitures, l'immatriculation des wagons, les dispositions spécifiques en matière de droit du transport relatives aux transports des wagons. Parmi ces quatre grands domaines, les trois premiers ne dépendent pas de la conclusion du contrat de transport en accord avec les RU CIM. Face à cette nouvelle évolution, au début de l'année 1997, l'Office

central faisait connaître ses projets en matière d'admission technique des matériels et de validation des normes techniques.

Lors de la 20^{ème} session de la Commission de révision, le 1^{er} septembre 1998, furent adoptées les « *Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire* » qui allaient devenir l'Appendice D à la Convention. Finalement, après que les RU CIM et CIV ont été révisées à leur tour, le Protocole de Vilnius était signé par les membres de l'OTIF, le 3 juin 1999.

La Convention dans la teneur du Protocole de Vilnius contient maintenant sept Appendices. Pour ce qui nous concerne, et c'est là le point capital, les RU CUV (20), APTU (21) et ATMF (22) ne sont pas des Annexes aux RU CIM mais bien des Appendices à la Convention elle-même. La séparation du texte relatif au contrat de transport (les RU CIM), des Appendices relatifs aux véhicules de transports (RU CUV, APTU et ATMF) montre clairement que le législateur a essayé d'intervenir dans les différents domaines du droit régissant le transport ferroviaire en cours de libéralisation.

La lecture de la Convention et de ses Appendices B et D permet de brosser le tableau de l'organisation des transports internationaux ferroviaires des marchandises tel qu'il existera lorsque le Protocole de Vilnius entrera en application (schéma 3).

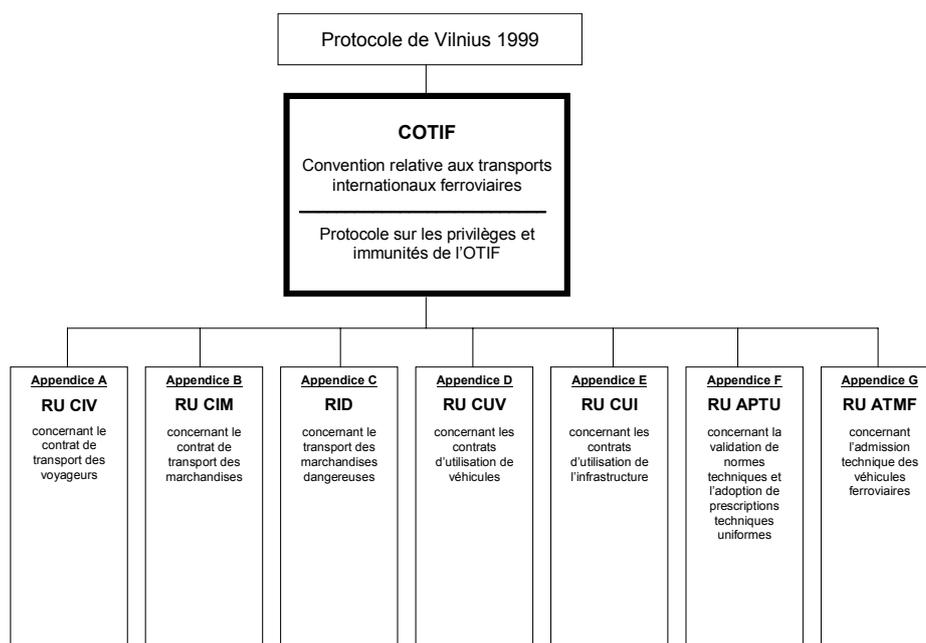
A l'intérieur de l'Union Européenne, les entreprises ferroviaires appartiennent soit à un Etat membre ou à un de ses démembrés, soit à des entreprises privées. Sur le territoire d'un Etat donné, ou à l'intérieur d'une partie de ce dernier, chaque gestionnaire d'infrastructure est en situation monopolistique. A ce jour, les frontières des Etats membres sont toujours les points de jonction naturels entre les différents gestionnaires d'infrastructures. Suite aux évolutions du cadre juridique européen, c'est maintenant la concurrence entre entreprises ferroviaires, droit de la concurrence oblige, qui constitue la nouvelle donne juridique. Bien évidemment, dans ces conditions, si la co-traitance entre

-
- 20) Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire
 - 21) Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel destiné à être utilisé en trafic international (Appendice F à la Convention)
 - 22) Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G à la Convention)

les entreprises ferroviaires reste toujours techniquement possible, d'autres types de contrats sont également envisageables. A cet effet, lors des travaux de transposition de la nouvelle COTIF, le CIT a préparé différentes conditions générales relatives à la co-traitance (CG co-traitance), à la sous-traitance (CG sous-traitance), au contrat de location d'une locomotive (CG location), au contrat de traction (CG traction). L'application des RU CIM permet toujours la rédaction de contrats uniformes de transport international. S'agissant du transport de marchandises ces derniers

sont matérialisés par une lettre de voiture CIM qui doit être disponible pour chaque wagon, y compris les wagons de particuliers. Ceux-ci peuvent circuler soit comme marchandise roulante (sur la base d'un contrat de transport) et être ainsi soumis aux RU CIM, soit comme moyen de transport, sur la base d'un contrat d'utilisation soumis aux RU CUV, auprès d'une entreprise ferroviaire.

Cette évolution, sans précédent du panorama juridique international ferroviaire, a eu notamment pour



(schéma 3)

conséquence immédiate la modification du champ d'application du droit de transport international ferroviaire (en principe suppression des lignes inscrites), la suppression de l'obligation de transporter et de la conclusion obligatoire de contrats d'immatriculation des wagons P auprès des entreprises ferroviaires.

5. Le Protocole du 3 juin 1999 : le contrat d'utilisation CUV se démarque du contrat d'immatriculation.

5.1 Le problème de l'admission technique des véhicules

Alors que le RIP ne fournissait aucun élément en matière d'admission technique par un organisme compétent, le grand mérite des RU ATMF est de fournir maintenant un cadre juridique précis à cette approbation.

Cette admission au trafic international (23) a pour objet de vérifier que, pour ce qui nous concerne ici, les véhicules (24) répondent d'une part aux prescriptions de construction telles qu'elles sont définies dans les Annexes des RU APTU, d'autre part aux prescriptions contenues dans l'Annexe du RID.

Après avoir rappelé la procédure à suivre pour obtenir cette approbation (25), le texte nous indique clairement que l'autorité compétente en la matière est « l'autorité nationale ou internationale [...] conformément aux lois

23) Article 3 des RU ATMF

24) L'article 2 des RU CUV définit ainsi le véhicule : « tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction ».

25) Article 4 des RU ATMF

et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie ». Bien évidemment, afin de préserver l'interopérabilité du système ferroviaire, la validation de cette admission technique par l'autorité compétente d'un Etat, est également reconnue par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties (26).

Cette admission technique peut être demandée par le constructeur, une entreprise ferroviaire, le détenteur ou le propriétaire du véhicule (27). Il est à noter que l'admission de type de construction de véhicules et l'admission à l'exploitation sont constatées par deux documents distincts.

Pour sa part le certificat d'admission de type de construction contient notamment toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire.

Le certificat d'admission à l'exploitation, quant à lui, précise, entre autres, toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier, de manière précise, le véhicule ferroviaire (28).

Bien que l'Office central ait préconisé des modèles uniformes de certificats élaborés et adoptés par une Commission d'experts techniques, à ce jour, aucun document de ce type n'est malheureusement disponible (29). Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international doit être également établie et mise à jour sous la responsabilité de l'OTIF (30).

Les véhicules ferroviaires ainsi admis à la circulation porteront un signe distinctif qui établit qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes. Ils porteront également les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des RU APTU (31).

Il est à noter que dans le même temps la législation communautaire prévoit l'adoption de Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI). En corollaire, le champ technique potentiellement couvert par l'Appendice APTU est couvert ou risque d'être couvert à terme par celui des STI. Des négociations au sujet des

RU APTU et ATMF sont actuellement en cours entre la Commission européenne et l'Office central.

5.2 Pour les RU CUV les véhicules sont utilisés en tant que « moyens de transport »

Rappelons, qu'en droit, les wagons peuvent faire l'objet eux-mêmes d'un contrat de transport en tant que « marchandises roulantes » et qu'à ce titre ils sont alors soumis aux RU CIM.

Les RU CUV, pour leur part, s'appliquent aux contrats bi ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que « moyen de transport » pour effectuer des transports selon les RU CIV et selon les RU CIM (32).

L'utilisation du véhicule en tant que moyen de transport et non sa qualification en tant que marchandise roulante est un des éléments clés du contrat d'utilisation : elle est fondamentale pour la différencier du contrat de transport.

Doit être notamment inscrit sur un véhicule souhaitant être admis à la circulation en trafic international, l'indication du détenteur et, le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicule de laquelle le véhicule est incorporé (33). Précisons qu'il est toujours possible de maintenir la désignation actuelle des wagons P lorsque les parties au contrat d'utilisation le souhaitent.

S'agissant de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule (34), en cas de dommages causés par un véhicule (35), en cas de présomption de perte d'un véhicule (36), ou encore en cas de faute des personnes au service desquelles les entreprises ferroviaires recourent pour l'exécution du contrat d'utilisation (37), il est fondamental de relever que les dispositions des RU CUV sont d'ordre supplétives puisque les parties au contrat peuvent dans ces différents cas convenir de dispositions dérogeant aux dispositions retenues dans lesdites Règles uniformes (tableau 2). Cette grande liberté juridique permet, tant aux entreprises ferroviaires qu'aux détenteurs de véhicules, de trouver la solution contractuelle la plus propice à leurs intérêts.

26) Articles 5 et 6 des RU ATMF
 27) Article 10 des RU ATMF
 28) Article 11 des RU ATMF
 29) Article 12 des RU ATMF
 30) Article 13 des RU ATMF
 31) Article 14 des RU ATMF

32) Article 1^{er} des RU CUV
 33) Article 3 des RU CUV
 34) Article 4 des RU CUV
 35) Article 7 des RU CUV
 36) Article 6 des RU CUV
 37) Article 9 des RU CUV

RU CUV
Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule
<p>Article 4, § 1</p> <p>A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.</p>
Présomption de perte d'un véhicule
<p>Article 6, § 1</p> <p>L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.</p>
Responsabilité en cas de dommages causés par un véhicule
<p>Article 7, § 1</p> <p>Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.</p>
Responsabilité des agents et autres personnes
<p>Article 9, § 2</p> <p>Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.</p>

(tableau 2)

Reprenons successivement chacun de ces points :

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

Conformément aux dispositions de l'article 4 des RU CUV la responsabilité en cause est ici de type contractuel. En droit, cela a pour conséquence que sur la base du contrat d'utilisation, l'entreprise ferroviaire répond à son co-contractant à l'égard de son co-contractant et non vis-à-vis des tiers. De plus, cette responsabilité est ici conçue en tant que responsabilité pour faute présumée, laissant ainsi la possibilité d'une preuve contraire. Une telle conception du mécanisme de la preuve s'inspire du système de responsabilité en vigueur en cas de perte ou d'avarie d'un wagon P remis au transport, à savoir l'article 12, § 1 du RIP.

Il ressort de la lecture de l'article 4, § 3 et § 4 qu'en cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle et qu'en cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée aux frais de remise en état. En revanche, pour les dommages pécuniaires, tels que par exemple une perte de gain, il n'est pas prévu de système d'indemnisation. Bien évidemment les parties au contrat peuvent cependant convenir de dispositions dérogatoires, en vertu du § 5 de ce même article. A titre d'exemple rappelons ici qu'une telle indemnité pour perte d'usage

est expressément prévue au point 3.4.4 de la fiche UIC 433.

Présomption de perte d'un véhicule

La disposition concernant le délai uniforme de trois mois est de nature supplétive. Cette mesure juridique permet de maintenir la réglementation en vigueur (par exemple, 3 mois pour les wagons P, conformément à l'article du 13 RIP).

La majorité des Etats membres représentés a souhaité, lors des séances de révision, trouver de manière supplétive une solution au cas où un véhicule supposé perdu serait retrouvé. C'est pour cette raison que les dispositions de l'article 13 du RIP ont été complétées par exemple pour le cas où la restitution du véhicule n'est pas demandée. Bien évidemment, par souci de clarté juridique, c'est l'article 29, § 4 des RU CIM qui a servi de modèle au § 3 de l'article 6 des RU CUV.

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

Les tiers, qui n'ont aucun lien de droit avec le titulaire du wagon et l'entreprise ferroviaire parties au contrat d'utilisation, agiront ici sur le plan quasi-délictuel lorsqu'ils réclameront réparation du dommage qui leur

serait causé par le véhicule en se prévalant des dispositions de leur droit national.

Le plus souvent, ce recours sera exercé contre l'entreprise ferroviaire utilisatrice du wagon lorsque le dommage se sera produit et cette dernière, en vertu de l'article 7 § 1 des RU CUV, disposera alors d'un recours contractuel contre le titulaire du wagon à la condition d'établir qu'une faute a été commise par ce dernier.

Cependant, une difficulté juridique peut apparaître au niveau de ce recours lorsque le contrat d'utilisation autorise l'entreprise ferroviaire d'origine à confier le véhicule à d'autres entreprises ferroviaires pour utilisation en tant que moyen de transport.

En effet, les entreprises ferroviaires subséquentes n'ont pas de lien contractuel avec le titulaire dans les mêmes conditions que l'entreprise ferroviaire d'origine ; partant, selon certains droits nationaux, le recours que pourrait exercer le solvens dans les conditions susvisées pourrait ne pas être considéré comme ayant un fondement contractuel.

Or, durant la 12^{ème} session de la Commission de révision, une majorité des Etats représentés s'est prononcée en faveur "d'une responsabilité basée uniquement sur le contrat". Il faut donc considérer qu'en autorisant le transfert de son wagon d'une entreprise ferroviaire à une autre pour les besoins d'un

transport le titulaire du wagon a accepté un transfert de contrat par changement de co-contractant et que l'entreprise ferroviaire cessionnaire du wagon peut être subrogée dans les droits de l'entreprise ferroviaire d'origine (article 8 des RU CUV).

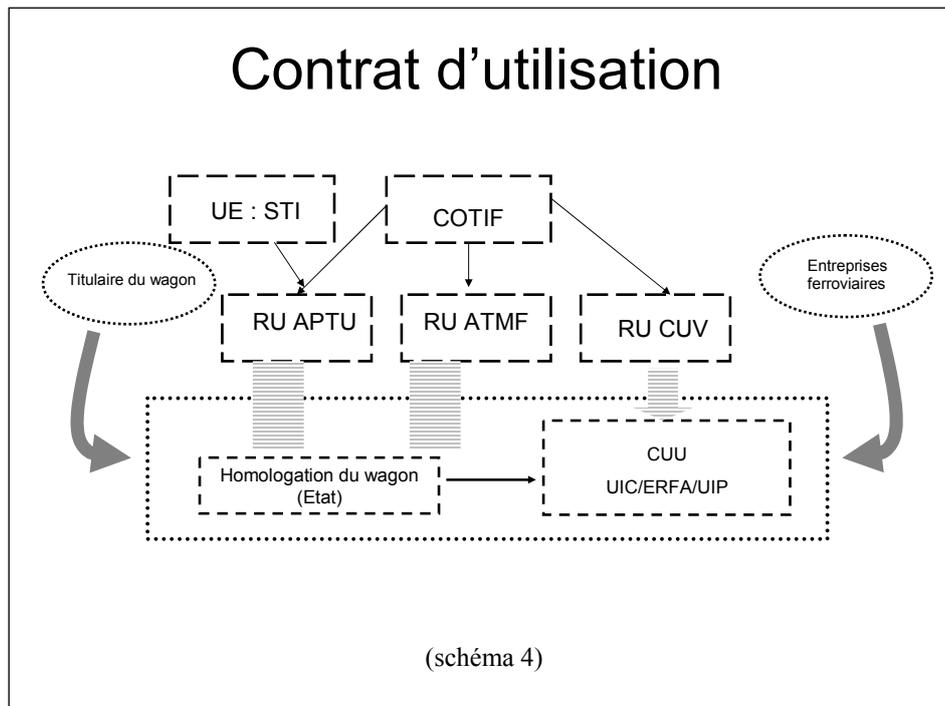
Responsabilité pour les agents et autres personnes

L'article 9 des RU CUV précise nettement que non seulement les parties au contrat d'utilisation répondent de leurs agents et des autres personnes, mais également de l'entreprise ferroviaire ou du détenteur qui leur a été substitué par subrogation.

Mettant en oeuvre les RU CUV et considérant que l'utilisation des wagons par les entreprises ferroviaires comme moyen de transport exigeait la mise en place de dispositions contractuelles définissant les droits et obligations de chacune des parties, l'European Rail freight Association (ERFA), l'UIC et l'UIP ont élaboré « un contrat uniforme d'utilisation (CUU) » (38).

5.3 Le CUU de l'UIC de l'ERFA et de l'UIP règle les conditions de cette utilisation

Le schéma 4 rassemble les outils juridiques, précédemment présentés, ayant permis la préparation puis la rédaction de ce contrat d'utilisation :



38) Version du 19.8.2005, projet adopté par le forum fret de l'UIC le 4.7. 2005.

Après avoir rappelé comment les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons peuvent adhérer à ce CUU, nous analyserons comment les wagons sont juridiquement exploités dans le cadre de ce contrat-type.

5.3.1 L'adhésion des détenteurs et des entreprises ferroviaires.

Ce contrat et ses annexes règlent les conditions de remise des wagons pour utilisation en tant que moyen de transport par les entreprises ferroviaires en trafic national et international dans le champ d'application de la COTIF et des RU CUV. Afin de ne pas créer un conflit éventuel avec les règles du droit de la concurrence, les conditions commerciales d'utilisation des wagons n'entrent pas dans les dispositions du contrat (39).

Il est à noter que s'agissant de la garde et de l'utilisation, celles-ci « commencent avec l'acceptation du wagon par l'entreprise ferroviaire et se terminent avec la remise du wagon au détenteur ou à un autre ayant droit, par exemple à une autre entreprise ferroviaire adhérente, au destinataire contractuel de la marchandise transportée ou à un embranché habilité à la réception du wagon » (40).

Sont parties au contrat, les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons ayant adressé une demande d'adhésion au bureau gérant le CUU (mécanisme dit « d'opting in ») (41). C'est ce bureau qui a en charge notamment la tenue de la liste des adhérents et l'actualisation du contrat.

Bien évidemment, les dispositions du présent contrat sont d'ordre supplétives dans la mesure où elles « s'appliquent entre les adhérents pour autant qu'ils n'aient pas souscrit d'autres dispositions entre eux. » (42).

En application de l'article 3 des RU CUV, le CUU prévoit que : « le détenteur veille à ce que ses wagons soient admis techniquement conformément à la réglementation européenne en vigueur et le restent durant toute leur utilisation. » (43). Au plan économique et logistique, c'est le détenteur qui conserve la maîtrise de ses wagons pour leur exploitation par les entreprises ferroviaires (44).

5.3.2 L'exploitation des wagons

Sous réserve du respect par le détenteur des obligations mises à sa charge au point précédent, les entreprises ferroviaires adhérentes doivent accepter les wagons dans le cadre de leur offre commerciale et les gérer « *en bon père de famille* ». A propos des délais d'acheminement des wagons chargés (45) ceux-ci « *dépendent du délai de livraison de la marchandise transportée. Les délais d'acheminement des wagons vides font l'objet d'un accord. En l'absence d'un tel accord, ce sont les délais de l'article 16 de la CIM pour les wagons complets qui s'appliquent* ».

Si un dépassement de ces délais est imputable à une entreprise ferroviaire, le détenteur peut alors réclamer une indemnité pour la privation de jouissance des wagons (46). Sauf convention contraire, le montant de cette indemnité est fixé d'un commun accord entre les adhérents au CUU et repris dans une des annexes au contrat.

Afin d'assurer au maximum la fluidité du trafic et de limiter au minimum l'arrêt des circulations, les rédacteurs du contrat ont arrêté dans le CUU quatre dispositions à caractère opérationnel concernant : les problèmes juridiques liés aux constatations et traitements des avaries aux wagons sous la garde d'une entreprise ferroviaire, la responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un wagon, la responsabilité des dommages causés par un wagon, la responsabilité des agents et des autres personnes. Le tableau 3 présente ces différentes dispositions.

39) Article 1.1 du CUU

40) Article 1.4 du CUU

41) Article 2.2 du CUU

42) Article 2.3 du CUU

43) Article 7.1 du CUU

44) Article 9.1 du CUU

45) Article 13.1 du CUU

46) Article 13.3 du CUU

RU CUV	CUU
Articles 4, § 1 et 6, § 1	<p>Chapitre IV : « Constatation et traitement des avaries aux wagons sous la garde d'une entreprise ferroviaire »</p> <p>Articles 18</p> <p>Lorsque l'avarie d'un wagon ou la perte ou l'avarie de pièces amovibles mentionnées sur le wagon sont découvertes ou présumées par une entreprise ferroviaire ou que le détenteur en allègue l'existence, l'entreprise ferroviaire doit dresser sans délai et, si possible, en présence du détenteur, un constat d'avarie constatant la nature du dommage ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où il s'est produit.</p> <p>Articles 20</p> <p>Un wagon est considéré comme perdu si le wagon n'est pas mis à disposition du détenteur dans les trois mois qui suivent le jour d'arrivée de la demande de recherche auprès de l'entreprise ferroviaire à laquelle il a été mis à disposition, ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le wagon. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable à l'entreprise ferroviaire ou pour avarie.</p>
Article 4	<p>Chapitre V : « Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un wagon »</p> <p>Articles 22</p> <p>L'entreprise ferroviaire sous la garde de laquelle se trouve un wagon est responsable vis-à-vis du détenteur du dommage causé par la perte ou l'avarie du wagon ou de ses éléments constitutifs dans la mesure où elle n'apporte pas la preuve de ce que le dommage n'a pas été provoqué par sa faute.</p>
Article 7	<p>Chapitre VI : « Responsabilité des dommages causés par un wagon »</p> <p>Articles 27</p> <p>Le détenteur ou un utilisateur précédent soumis au présent contrat répond des dommages causés par le wagon lorsqu'une faute lui est imputable. Le responsable garantit l'entreprise ferroviaire utilisatrice contre toute action de tiers si aucune faute n'est imputable à l'entreprise ferroviaire utilisatrice.</p>

(tableau 3)

Reprenons successivement chacun de ces points :

Constatation et traitement des avaries aux wagons sous la garde d'une entreprise ferroviaire

Les rédacteurs du contrat ont ici privilégié la mise en œuvre de procédures garantissant au maximum la fluidité des circulations. A titre d'exemple, (47) « lorsque l'avarie ou la perte de pièce n'empêche pas l'exploitation du wagon, on peut renoncer à inviter le détenteur à assister aux constatations ». En revanche (48), si un wagon subit une avarie ou une perte de pièce empêchant sa circulation ou son utilisation, l'entreprise ferroviaire en informe aussitôt le détenteur en lui donnant toutes les informations lui permettant de décider du sort juridique et économique de son wagon.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure la remise en état de circuler d'un wagon, le CUU prévoit expressément la marche à suivre (49). A titre d'exemple, : « Si le coût des réparations excède le montant de 750 Euros, l'accord du détenteur, à l'exception du remplacement des semelles de frein, doit être préalablement demandé. Si le détenteur ne réagit pas dans les 2 jours ouvrés (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués ».

Perte ou avarie d'un wagon

Pour faciliter le traitement des avaries, tout en tenant compte de l'usure normale du wagon, de la qualité de son entretien et de son utilisation par des tiers, un catalogue des avaries figure en Annexe du CUU. On peut relever, par exemple, (50) que les avaries affectées

47) Article 18.2 du CUU

48) Article 18.5 du CUU

49) Article 19.1 du CUU

50) Article 22.4 du CUU

au détenteur sont supportées par celui-ci, que les avaries affectées à l'entreprise ferroviaire dont le montant ne dépasse pas la somme de 750 Euros sont supportées par l'entreprise ferroviaire utilisatrice.

Dommmages causés par un wagon

Ici encore, pour simplifier et pour accélérer la procédure dans le cas de dommages de moindre importance, l'entreprise ferroviaire utilisatrice peut, dans ses conditions générales de vente, indiquer le montant par sinistre jusqu'à hauteur duquel elle renonce à faire valoir ses droits à l'encontre du détenteur, même si ce dernier en est responsable (51). Par ailleurs, une entreprise ferroviaire peut proposer de couvrir un détenteur dans sa propre assurance de responsabilité civile d'exploitation (52). Il est à noter qu'en cas de responsabilité partagée entre l'entreprise ferroviaire utilisatrice et le détenteur ou un utilisateur précédent, l'indemnité est supportée par chacun en fonction de sa part de responsabilité (53).

5.3.3 Un montage juridique qui va devoir faire ses preuves

La mise en œuvre du CUU, dans le cadre des RU CUV de la nouvelle COTIF, sonne incontestablement la fin

du monopole du contrat d'immatriculation, avec toute la sûreté juridique que comportait la mise en œuvre de ce dernier. Le CUU n'est pas un contrat sui generis comme aimait à le souligner les doctrinaires s'agissant du contrat d'immatriculation, mais un outil juridique plus classique dont la souplesse rédactionnelle devrait permettre d'assurer rapidement la circulation et l'échange des wagons en Europe dans un cadre juridique clairement défini. Seule la pratique et le pragmatisme des adhérents du CUU permettront d'adapter au fil des ans ce dispositif juridique à la nouvelle donne qu'est pour le transport international ferroviaire le passage de la coopération entre chemins de fer intégrés à la concurrence entre entreprises ferroviaires.

6. Conclusion

Le tableau 4 suivant présente les modifications du panorama juridique international ferroviaire, en matière de droit du wagon, lors de la mise en œuvre du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999.

	Système résultant de la COTIF 1980	Système résultant de la Nouvelle COTIF
Contrat de transport CIV et CIM	Appendices A et B à la Convention	Appendices A et B à la Convention
RIP	Annexe II de l'Appendice B	néant
RU CUV	néant	Appendice D à la COTIF
Homologation du matériel	<ul style="list-style-type: none"> • Article 2 du RIP • Article 3.1.1 de la fiche 433 	<ul style="list-style-type: none"> • Appendice F (APTU) et G (ATMF) à la COTIF • STI de l'Union européenne
Immatriculation des wagons	Article 2 du RIP : auprès des chemins de fer CIM.	Règlement (CE) 881/2004 sur les registres nationaux <ul style="list-style-type: none"> • Projet de registre de l'OTIF
Contrats d'utilisation	RIV pour les wagons conformes à l'échange	CUU

(tableau 4)

51) Article 27.4 du CUU

52) Article 27.5 du CUU

53) Article 27.2 du CUU

Une remarque s'impose d'emblée : **le contrat d'immatriculation (COTIF 1980) s'efface devant le contrat d'utilisation (Protocole de Vilnius 1999).**

En effet, la COTIF 1980 cessera d'être applicable dès que le Protocole de Vilnius entrera en application. Du même coup, l'Annexe II (le RIP) des RU CIM 1980 disparaîtra. En revanche, la mise en oeuvre des RU CUV, Appendice D du Protocole de Vilnius, autorisera la mise en oeuvre du CUU rédigé conjointement par les entreprises ferroviaires et les propriétaires de wagons P.

L'homologation technique du matériel se fera dorénavant dans un cadre juridique nettement clarifié (les Appendices F et G à la COTIF et les STI prévues par l'Union européenne). Cette homologation sera nettement séparée de l'immatriculation des matériels qui, il faut en convenir, n'est pas encore clairement finalisée (les registres nationaux tels que prévus par le règlement communautaire 881/2004 ne sont pas encore opérationnels et la base de données préconisée par l'OTIF est toujours à l'état de projet).

Il est fondamental ici de noter que, s'agissant des grands thèmes liés à la responsabilité, qu'il s'agisse de la constatation et du traitement des avaries aux wagons, de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un wagon, ou encore de la responsabilité des dommages causés par un wagon, il existe une continuité juridique entre les outils préparés dans le cadre de la COTIF 1980 et dans celui du Protocole de Vilnius.

Cette continuité garantit aux opérateurs, entreprises ferroviaires ou propriétaires de wagons privés, une sécurité juridique maximale.

Jurisprudence

Østre Landsret Dombog (Danemark)

Arrêt du 24 août 2004

Preuve que l'accident est dû à une faute du voyageur. Pas de responsabilité du chemin de fer pour un accident d'un voyageur qui a sauté du train après que celui-ci s'était remis en mouvement.

Cf. article 26, §§ 1 et 2 CIV

Une voyageuse qui a été blessée alors qu'elle quittait le train, a actionné les Chemins de fer danois. Le voyage s'est effectué sous couvert d'un titre de transport international CIV de l'Allemagne au Danemark, où

l'accident s'est produit. Elle a déclaré que le train s'est soudainement mis en mouvement alors qu'elle était en train d'en descendre. Des témoins ont toutefois déclaré à la Cour que la voyageuse a délibérément sauté du train alors que celui-ci avait une vitesse considérable (env. 45 km/h).

Le Tribunal a constaté que les Règles uniformes CIV étaient applicables et a conclu du résultat de l'administration de la preuve que l'accident était exclusivement dû à la faute de la voyageuse. Pour cette raison, le chemin de fer est exonéré de sa responsabilité conformément à l'article 26, § 2 CIV. L'action a, par conséquent, été rejetée¹.

(Communication directe)

(Traduction)

Informations diverses

Académie de l'Association des entreprises de transport allemandes (VDV)

Francfort-sur-le-Main, 7 octobre 2005

Différentes conditions doivent être remplies pour que les chemins de fer puissent offrir des prestations de transport sur le rail répondant aux besoins des clients. Parmi ces conditions figurent outre la disponibilité du personnel, du tracé et de la traction, également la disponibilité du matériel roulant approprié en tant que moyen de transport. Sans wagons de marchandises appropriés qui répondent aux exigences de la marchandise (produits pétroliers, produits chimiques), les chemins de fer ne sont pas en mesure d'offrir des prestations adéquates.

Sous cet aspect, les modifications du RIP jusqu'à présent en vigueur et son abrogation en faveur des RU/CUV en tant que partie essentielle de la COTIF 1999, revêtent une importance particulière.

Comme déjà annoncé dans le Bulletin 2/2005, l'Académie du VDV a organisé un séminaire portant sur le thème : "Le nouveau droit des wagons – l'utilisation future des wagons de marchandises". En introduction, M. Mutz (OTIF) a fourni un aperçu général sur le

¹ Cf. la jurisprudence publiée dans le Bulletin 3/1997, p. 142 ss : Cour de Cassation de Belgique, arrêt du 5 janvier 1995 ; cf. également Transidit, Rouen, n° 40-2004, p. 9/10, Cour d'Appel de Rouen, arrêt du 27 janvier 2004.

contenu et les éléments de la COTIF 1999. Ensuite, M. Freise a présenté les Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire, RU/CUV, et Mme A. Brugger (DB) le Contrat uniforme d'utilisation (CUU) en tant que base de la future coopération entre les détenteurs et les entreprises ferroviaires de fret. L'après-midi était spécialement consacré à la responsabilité dans le cadre du nouveau droit des wagons et au développement depuis l'« accord de responsabilité » historique jusqu'aux solutions usuelles du marché, le conférencier étant de nouveau M. Freise. Par ailleurs, M. Trolliet (CIT) a présenté les champs d'application, les contenus et la fonction de la „lettre wagon“.

Des discussions détaillées avec les conférenciers ont eu lieu tant à la suite des différentes conférences qu'avant la clôture du séminaire. Le séminaire a, une fois de plus, démontré le grand intérêt des détenteurs de wagons au nouveau droit des wagons et le besoin en informations de la part de tous les participants.

(Traduction)

Symposium

« Les Traités commerciaux multilatéraux et les économies en développement »

Genève, 31 octobre - 3 novembre 2005

Le symposium organisé par le International Trade Centre (CNUCED/OMC) s'est tenu sous la présidence de Sir Roy Goode (Royaume-Uni) et du professeur Hans Van Houtte (Belgique). L'objectif consistait à éveiller l'intérêt des participants issus de plus de 50 pays pour les avantages, les problèmes fondamentaux et les questions majeures liés aux différentes catégories d'accords de commerce multilatéraux dans les domaines du droit des contrats, du transport, des douanes, de la propriété intellectuelle etc.

Le symposium a permis au Secrétariat de l'OTIF de présenter le système de la COTIF et les possibilités qu'elle offre aux pays intéressés à une adhésion à la COTIF.

(Traduction)

Bibliographie

Alléret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne*, JurisClasseur Transport, fascicule 625 (8,2005 – à jour au 16.4.2005)

Dans ce fascicule les auteurs développent sur un peu plus de vingt pages les obligations de la SNCF et du destinataire lors de la livraison de marchandises, les réserves du destinataire pour perte partielle ou avarie et l'empêchement à la livraison en matière de transport ferroviaire interne (français), tout en incitant le lecteur à faire des rapprochements ou à établir des comparaisons avec le transport ferroviaire international ou avec d'autres modes de transport.

Le fascicule contient six parties précédées de points-clés, d'un sommaire analytique et d'un index alphabétique. La partie I traite de la mise en demeure de livrer en cas de retard.

Dans la partie consacrée à la livraison de la marchandise (partie II du fascicule), les auteurs commencent par décrire la situation du destinataire avant et après la loi n° 98-69 du 6 février 1998 (dite « Loi Gayssot »). Rappelons en effet qu'avant cette loi le destinataire, en application de la théorie de la stipulation pour autrui, ne devenait partie au contrat de transport qu'à la livraison de la marchandise, alors que depuis cette loi, le destinataire a la qualité de partie au contrat de transport dès l'origine de celui-ci. Le destinataire n'a, par conséquent, plus la possibilité de refuser le bénéfice du contrat de transport lors de la livraison, comme il pouvait le faire auparavant. En contrepartie, il a maintenant la possibilité d'agir contre le voiturier dès avant la livraison et même en l'absence de livraison puisqu'il est désormais partie au contrat de transport, comme l'expéditeur.

Suit une analyse approfondie des obligations essentielles de la SNCF lors de la livraison ainsi que du droit de vérification dont dispose le destinataire et des obligations auxquelles il est soumis dans le cadre de la livraison. La nature juridique de la livraison, l'importance de la date de livraison, les dispositions spécifiques concernant les charges complètes et celles concernant les envois messagerie et express sont, par ailleurs, examinées et présentées dans des chapitres spécifiques.

Si les auteurs insistent à juste titre sur l'importance de la date de livraison, c'est que celle-ci marque notamment le point de départ du délai imparté par l'article L. 133-3 (ancien art. 105) du Code de commerce pour formuler des réserves en cas de perte partielle ou d'avarie, réserves qui font l'objet de la partie III du fascicule. Après un bref rappel historique, les auteurs décrivent le domaine d'application de l'article L. 133-3 du Code de commerce ainsi que l'effet de l'inobservation par le destinataire dudit article, à savoir la forclusion de son action en responsabilité contre le voiturier, pour ensuite

présenter les moyens permettant d'éviter la forclusion (protestation en forme, formulation de réserves, demande d'expertise).

Dans les trois dernières parties du fascicule, les auteurs abordent, d'une part, les questions du laissé pour compte (ou abandon, en cas de retard ou d'avaries importantes, par le destinataire de la marchandise entre les mains du voiturier contre paiement de la valeur comme s'il y avait eu perte totale) et de l'empêchement à la livraison et, d'autre part, le cas du destinataire en procédure collective (procédure de redressement ou de liquidation judiciaire) et de la saisie-revendication de l'expéditeur.

La collection JurisClasseur est réputée notamment pour la fiabilité de la sélection des informations, la profondeur et la pertinence des analyses. Sous l'angle théorique et pratique elle apporte une réflexion exhaustive nourrie de l'actualité jurisprudentielle. Le présent fascicule, cosigné par l'un des meilleurs spécialistes en droit de transport ferroviaire, ne faillit pas à la réputation de cette collection qui est un outil de travail incontournable pour les professionnels du droit.

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° 3098/2005, p. 613/614 – Quelle indemnisation ? (M. Tilche)

Idem, n° 3100/2005, p. 647/648 – Prix de transport : Pomme de discorde (M. Tilche); p. 660/661 – Jurisprudence. CMR. Champ d'application

Idem, n° 3102/2005, p. 687/688 – Loi sur (tous) les transports. Le ferroviaire super star (N. Grange)

Idem, n° 3104/2005, p. 723/724 et 731 – Le ver est dans le fruit ... (M. Tilche). Jurisprudence. Commission. Frontière avec la sous-traitance

Idem, n° 3107/2005, p. 780/781 – Calcul de l'indemnité (M. Tilche); p. 787/788 – Jurisprudence. Préjudice indemnisable. Calcul; p. 789/790 – Jurisprudence. Vol. Appréciation de la faute lourde

Idem, n° 3110/2005, p. 832/833 – Constatation des dommages. Attention aux formalités !

CIT Info, Berne, N° 5/2005, p. 2-4 – Nouveau droit du wagon. Le « contrat d'immatriculation » s'efface devant

le « contrat d'utilisation » / Neues Wagenrecht. Der „Einstellungsvertrag“ wird vom „Verwendungsvertrag“ abgelöst / New Wagon law. The „contract of registration“ gives way to the „usage contract“ (J. P. Lehman); p. 5/6 – La lettre wagon / Der Wagenbrief / Wagon consignment note (H. Trolliet)

CIT Info, Berne, N° 6/2005, p. 2/3 – Le régime de responsabilité de la COTIF / Das Haftungssystem des COTIF / The liability system defined in COTIF (Th. Leimgruber)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N° 4/2005, p. 463-470 – New Interpretation of Art. 1, Para. 5 of the CMR Convention ? (S. Rogov)

Idem, N° 5/2005, p. 629-639 – Die unbeschränkte Haftung des Luftbeförderers nach dem Montrealer Übereinkommen 1999? (I. Koller)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2005, S. 329-345 – Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – COTIF) (W. Kunz)^{1 2}

Idem, Nr. 11-12/2005, S. 421-429 – Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht (S. Erbe, Ph. Schliengel)

1 En ce qui concerne l'historique, cf. à ce sujet : K. Spera, Les „Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)“ en comparaison avec le SMGS et le SAT, *Bulletin* 4/1993, p. 179-205 et M. Allègre, Historique des conventions CIM, CIV, COTIF et des unions ou organismes internationaux ferroviaires, *Bulletin* 1/1994, p. 3-20

2 En ce qui concerne la COTIF 1999, cf. entre autres : Protocole 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, note rédigée par M. Gerfried Mutz / 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, note drafted by M. Gerfried Mutz, *Revue de droit uniforme / Uniform Law Review*, Rom, 1999-3, ISSN 1124-3694, p. 732-743; G. Mutz, Schwerpunkte der COTIF-Revision, *Transport – Wirtschaft – Recht, Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm*, Hrsg. Schachtschneider/Piper/Hübsch, Bd. 133 der „Schriften zum Wirtschaftsrecht“, Duncker & Humblot, Berlin 2001, S. 243-262; G. Mutz, La révision 1999 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), *Etudes offertes à Barthélemy Mercadal*, Editions Francis Lefebvre, Paris 2002, ISBN 2 85115 518 0, p. 477-491; R. Freise, Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999), *Transportrecht* 11-12/1999, S. 417-424; R. Freise, Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? *Transportrecht* 10/2004, S. 377-393 und *Zeitschrift* 4/2004, S. 91-116

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 6/2005, S. 4-10 –
Das neue internationale Eisenbahnbeförderungsrecht für
den Güterverkehr auf der Grundlage des COTIF (in der
Fassung des Änderungsprotokolls vom 03.06.1999,
Vilnius) (W. Bach)

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln, Nr. 2/2005,
S. 134-163 – Die Liberalisierung des Eisenbahnsektors
in Schweden – Ein Beispiel vertikaler Trennung von
Netz und Transportbetrieb (R. Merkert)