



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

1/2006

114^e Année • Janvier - Mars

Sommaire

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN
Berne, 20-23.3.2006, p. 1

Technique

Quatre nouvelles « normes » (CWA) adoptées dans le domaine ferroviaire, p. 5

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)
Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 7-9.2.2006 – p. 6
Groupe de travail des transports par chemin de fer – Paris, 10.1.2006 – p. 7

Union internationale des chemins de fer (UIC)
Groupe juridique – Paris, 8.2.2006 – p. 9

Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Commission CUI – Berne, 17.1 et 9.3.2006 – p. 9

Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne) – Arrêt du 3.2.2005 – Etendue de la responsabilité du transporteur en cas de perte de la marchandise – Envoi contre remboursement (Droit national) – p. 13

Informations diverses

Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)
Vienne, 23/24.1.2006, p. 15

Séminaire de l'Académie de l'Association des entreprises de transport allemandes (VDV)
Francfort-sur-le-Main, 16/17.3.2006, p. 15

Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne, JurisClasseur Transport, fascicule 640 (11.2005 – à jour au 31.7.2005), p. 16

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de transport des voyageurs) Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par **Rita Bidinger**, avec la collaboration de **Ralph Müller-Bidinger**, livraisons complémentaires 2/04, état décembre 2004, et 1/05, état décembre 2005, p. 17

Kunz Wolfgang (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, 19^{ème} livraison complémentaire, état 1.6.2005, p. 17

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 18

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

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

1/2006

114^e Année – Janvier - Mars

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

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

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

Marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 20-23 mars 2006

Les experts de 26 Gouvernements (dont les Etats-Unis d'Amérique) et 16 organisations internationales gouvernementales (dont la Commission européenne et l'OSJD) ou non gouvernementales (dont l'UIC, l'UIP, le CEN et l'IRU) ont participé aux travaux de cette session présidée par M. C. Pfauvadel (France). Cette session a été raccourcie d'un jour, faute de documents officiels en nombre suffisant (15) et caractérisée par la présence de près de 90 participants, ce qui constitue la deuxième meilleure participation depuis la création des Réunions communes. Un autre fait marquant est la mise sur pied de deux nouveaux groupes de travail informels (transport en quantités limitées et phénomène du BLEVE, voir ci-après) qui se réuniront en dehors de la Réunion commune, alors que trois autres groupes de travail en cours (transport des déchets, conseiller à la sécurité et révision du chapitre 6.2) poursuivront leurs travaux.

Groupe de travail sur les normes

Sur les 16 normes proposées à l'adoption par le CEN, seules 6 d'entre-elles ont été acceptées. La Réunion commune n'a pas été en mesure de se prononcer sur les

autres normes faute de consensus au sein de groupe de travail qui a siégé en dehors des heures de la session, étant donné notamment leur multiplicité d'une part et le manque de concordance dans leur interprétation d'autre part. Des éclaircissements devront encore être apportés.

Groupe de travail sur les citernes

Le groupe de travail qui a siégé parallèlement à la session s'est avant tout consacré au phénomène du BLEVE « Explosion de vapeurs en expansion provenant d'un liquide en ébullition » lors du transport de gaz inflammables (v. Bulletin 4/2005, p. 56/57). Cette question a fait préalablement l'objet de longs débats en séance plénière.

Certaines délégations ont déclaré que les prescriptions de sécurité du RID et de l'ADR sont élaborées en principe en tenant compte des risques encourus dans des conditions normales de transport, et non des situations éventuelles d'accident comme un incendie. Prévoir des prescriptions pour diminuer le risque de BLEVE en cas d'incendie ou d'accident reviendrait à s'écarter de ce principe, et à revoir en conséquence toutes les prescriptions du RID et de l'ADR sur de nouvelles bases beaucoup plus sévères, sans justification par des données en matière d'accidentologie puisque les accidents de BLEVE en Europe demeurent des cas exceptionnels. D'autres délégations ont relevé que les prescriptions existantes tiennent déjà compte des conditions d'accident.

Certaines délégations ont estimé que s'il fallait engager des travaux dans cette voie, il conviendrait de procéder de manière systématique, c'est-à-dire considérer tous les types d'accidents qui peuvent provoquer une situation de catastrophe et pas seulement d'incendie, et pas seulement le cas des gaz inflammables, mais aussi ceux des gaz toxiques, corrosifs et autres gaz.

En ce qui concerne les solutions proposées, (soupapes de sécurité, isolement thermique), certaines délégations considéraient qu'il conviendrait d'effectuer des analyses de risque prévoyant ces équipements qui posent également des problèmes (dégagement par les soupapes de gaz inflammables alimentant un incendie ; problèmes de vérification de l'état des citernes munies d'un isolement thermique ; difficulté pour refroidir une citerne munie d'un isolement thermique).

Il a été relevé que les prescriptions pour les citernes ONU prévoient ces équipements, mais que pour l'instant ils n'avaient pas été repris pour les citernes RID/ADR car les risques encourus en cas d'utilisation de ces équipements paraissaient supérieurs au risque de BLEVE.

La Réunion commune a finalement demandé au Groupe de travail sur les citernes d'étudier, à la présente session,

- a) les différentes mesures de protection qui peuvent être envisagées pour les citernes RID/ADR pour diminuer les risques en cas d'accident ou d'incendie, compte tenu des dispositions qui s'appliquent aux citernes ONU;
- b) d'autres phénomènes qui peuvent augmenter le risque de BLEVE (par exemple fatigue due à l'usure des matériaux);
- c) les avantages et inconvénients des mesures envisageables.

La Réunion commune décidera s'il y a lieu de confier les travaux futurs au groupe de travail sur les citernes ou un autre groupe, étant entendu que des organisations représentatives des services d'intervention d'urgence (CTIF) devraient participer et qu'il conviendra d'envisager les mesures susceptibles de diminuer les causes d'accident et d'incendie, par exemple prévoir des prescriptions plus strictes pour la construction et la protection des réservoirs de carburant de tous les véhicules en général, ainsi que les mesures préventives sur la base d'analyses de risque, comme les restrictions d'itinéraire privilégiant le contournement des zones urbaines ou autres, quitte à privilégier certains modes de transport au détriment d'autres.

La Réunion commune a accepté la proposition du groupe de travail de créer un groupe de travail séparé informel pour approfondir cette importante question. Le mandat proposé par le groupe de travail a été élargi par la Réunion commune, notamment aux questions de principes. Il a également été relevé que l'on ne devrait pas se limiter au seul No ONU 1965 mais aux autres matières qui peuvent provoquer un BLEVE, qu'il faudrait tenir compte des accidents passés et recourir à des analyses de risques.

Quantités limitées

Le Gouvernement de la France a proposé de prévoir des dispositions permettant d'identifier dans le document de transport les marchandises dangereuses transportées en tant que marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, les classes auxquelles elles appartiennent, la masse brute de ces marchandises, l'expéditeur et le destinataire, dès que l'opération de transport concerne des quantités supérieures à 12 tonnes (masse brute) de ces marchandises. Les wagons et unités de transport devraient alors porter des plaques-étiquettes en forme de losange portant les lettres « LQ » (Limited quantities).

Les représentants du Royaume-Uni, de la Norvège, de l'AISE, du CEFIC et de l'IRU ont exprimé leur désaccord avec cette proposition, reprenant les arguments d'autres documents, estimant notamment que la proposition de la France n'est pas suffisamment justifiée par des statistiques en matière d'accident et que la mise en œuvre des dispositions proposées entraînerait des complications logistiques et des coûts disproportionnés pour l'industrie.

Plusieurs délégations ont exprimé leur désaccord avec les critiques du Royaume-Uni sur l'étude réalisée par la France sur la pertinence des exemptions relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Même si cette étude pouvait ne pas être parfaite, il ne pouvait pas lui être reproché d'être représentative des conditions d'entreposage plutôt que de transport, puisque toutes les épreuves prévues dans la réglementation que ce soit pour la classification, les emballages ou les citernes sont des épreuves de laboratoire et non des épreuves dans un environnement de transport réel. Elles ont fait remarquer qu'aucune autre délégation n'avait présenté de résultats d'études similaires qui mettraient en cause de manière scientifique les conclusions de l'étude de la France.

Plusieurs délégations ont également manifesté leur désaccord avec l'argument avancé par le Royaume-Uni que les travaux menés par l'OCDE et le PIARC dans le

contexte de la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers démontreraient que les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ne présentent pas un risque suffisant pour faire l'objet de restrictions à la circulation dans les tunnels routiers. Elles étaient d'avis que la conclusion de l'OCDE et du PIARC ne reposait pas sur une analyse de risque, puisque cette analyse n'avait pas été effectuée, et qu'en l'absence d'étude à ce sujet, l'OCDE et le PIARC avaient simplement accepté le principe de degré moindre de danger reflété de manière générale pour les quantités limitées dans l'ADR. Elles ont fait remarquer que jusqu'à présent les autorités nationales étaient libres de réglementer ou d'interdire le passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dans leurs tunnels routiers, sur la base d'évaluations du risque effectuées au niveau national. Les nouvelles dispositions de l'ADR entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2007 non seulement ne leur permettraient plus de procéder ainsi, mais en plus ne permettraient pas de réglementer ou d'interdire le passage de ces véhicules dans ces tunnels, bien qu'aucune analyse de risque n'ait été effectuée. Elles jugeaient donc particulièrement important que le système actuel du RID et de l'ADR applicable aux quantités limitées soit révisé de toute urgence.

En ce qui concerne l'harmonie avec les autres règlements modaux de transport, il a été fait remarquer que le Règlement type de l'ONU, le Code IMDG et les instructions techniques de l'OACI prévoient des mentions dans le document de transport pour les quantités limitées, sauf pour la distribution dans des magasins de détails de marchandises destinées à des consommateurs et emballées à cet effet. Le Code IMDG prévoit également un marquage spécifique des engins de transport transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.

Plusieurs délégations ont mentionné que des marchandises dangereuses en quantités limitées étant exemptées de la plupart des dispositions du RID et de l'ADR, elles ne recevaient pas de rapport d'accidents. Il était donc difficile d'établir des statistiques, mais les revues spécialisées des services d'intervention d'urgence font régulièrement état des difficultés que rencontrent les services dans les cas d'accidents où ces marchandises sont impliquées.

D'autres délégations ont estimé qu'il conviendrait éventuellement de différencier le cas des transports multimodaux de celui des transports terrestres purement européens. Pour ne pas entraver les transports multimodaux, il est impératif que toute nouvelle disposition introduite dans le RID/ADR/ADN soit

compatible avec le Règlement type de l'ONU, et il conviendrait donc également de tenir compte des travaux actuellement en cours au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU. Il a été fait remarquer par exemple que l'absence de prescription en matière de documentation dans l'ADR pose actuellement des problèmes lorsque le transport routier est suivi d'un transport maritime.

En ce qui concerne la documentation, il a été souligné que dans le cadre de la Convention CMR, l'expéditeur est tenu d'indiquer au transporteur la nature exacte du danger d'une marchandise dangereuse remise au transport (article 22 de la CMR).

En ce qui concerne la signalisation éventuelle des véhicules, il a été fait remarquer que pour l'instant seul le Code IMDG prévoit une signalisation des engins de transport, mais que le sujet a également été abordé au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU, et il conviendrait également de tenir compte des conclusions des débats.

Il a également été fait remarquer qu'un placardage systématique des wagons et unités de transport pourrait avoir des conséquences politiques inattendues dans la mesure où il pourrait entraîner dans l'opinion publique une perception exagérée du risque encouru.

Compte tenu des débats révélant un appui de nombreuses délégations, sinon pour la forme du moins pour les idées exprimées dans la proposition de la France, la représentante de la France a proposé d'organiser un groupe de travail informel pour approfondir la question. Cette proposition mise aux voix a été adoptée à une large majorité (19 pour, 4 contre).

La Réunion commune est convenue que ce groupe devrait, à la lumière des débats de la présente session :

- a) continuer le travail sur les problèmes de sécurité posés par le transport dans les conditions actuelles de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ;
- b) clarifier les points contentieux de l'étude réalisée par l'INERIS pour le compte du Gouvernement de la France ;
- c) tenir compte du Règlement type de l'ONU et des travaux en cours au sein du Sous-comité d'Experts de l'ONU ;
- d) concentrer les travaux sur les problèmes relevant purement du contexte des transports terrestres

européens, et rechercher des solutions qui n'entraîneraient pas de complications.

Transport de bitume non inflammable

En ce qui concerne la classification des bitumes non inflammables, liquéfiés à des températures égales ou supérieures à 100 °C lors du chargement et du déchargement, et transportés à des températures inférieures à 100 °C, la Réunion commune a rappelé que la classification d'une matière relève de la responsabilité de l'expéditeur, et qu'elle ne peut pas être modifiée au cours du transport. Même si ces bitumes sont chargés à des températures égales ou supérieures à 100°C, ils peuvent être considérés comme non soumis aux prescriptions du RID ou de l'ADR s'ils sont effectivement remis au transport par l'expéditeur à des températures inférieures à 100 °C, et s'ils ne sont pas réchauffés en cours de transport. Il appartient à l'expéditeur de s'assurer que ces conditions sont remplies.

Rapports d'accidents

Le secrétariat de la CEE-ONU a fait remarquer que depuis quatre ans que l'obligation de déclaration d'événements impliquant des marchandises dangereuses était en vigueur, un seul rapport concernant le transport routier venait d'être transmis au secrétariat Ceci semblait démontrer que soit les transports routiers sont très sûrs et qu'il n'y a pas eu d'accident dans les dernières années, soit que les autorités compétentes des parties contractantes à l'ADR estiment qu'il n'y a pas lieu d'informer les autres parties contractantes car il n'y a pas de leçon pertinente à tirer de ces accidents.

Plusieurs délégations ont mentionné que plusieurs rapports d'accidents avaient été transmis aux autorités compétentes de leur pays, mais qu'il n'avait pas été jugé utile d'informer les autres parties contractantes.

Le Président a relevé que tous les rapports d'accidents ou d'incidents peuvent avoir un intérêt, ne serait-ce que pour démontrer, lorsque ces accidents n'ont pas de conséquence grave, que la réglementation permet d'assurer un niveau de sécurité pertinent. Il a expliqué ses idées sur une banque internationale de données pour tous les rapports d'accident et de son utilisation à des fins statistiques.

Observation du secrétariat de l'OTIF :

Le secrétariat de l'OTIF n'a reçu jusqu'à aujourd'hui que 4 rapports d'accident dont 2 ont été transmis et

traités au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID.

Introduction de nouvelles obligations pour le déchargeur et le destinataire

Il a été rappelé que la proposition originale de l'Espagne (v. Bulletin 4/2005, p. 57/58) avait été dans son principe majoritairement approuvée. La nouvelle proposition de l'Espagne a fait l'objet d'un débat contradictoire.

Pour sortir de l'impasse, les représentants de l'Allemagne et de l'Autriche ont présenté les suggestions suivantes :

- Déterminer les domaines dans lesquels les obligations du déchargeur et du destinataire se recoupent ;
- Reprendre une définition du déchargeur ;
- Déterminer les obligations du déchargeur et le cas échéant du vidangeur et du nettoyeur en cas de transport en citernes ou en vrac ;
- Modifier en conséquence les obligations du destinataire.

La Réunion commune ne s'est pas prononcée sur le fond de la nouvelle mouture proposée par l'Espagne. A la demande du Président sur le principe d'introduire un nouvel intervenant – le déchargeur – avec une définition et des obligations, la Réunion commune a été favorable à ce principe par 13 voix pour et 8 voix contre. L'Espagne soumettra en conséquence une nouvelle proposition qui tiendra compte des observations et commentaires qui lui ont été soumis.

Utilisation des termes « remplisseur », « emballeur » et « expéditeur »

Etant donné qu'une harmonisation sur le plan mondial a peu de chance d'aboutir et que le concept est différent entre le RID/ADR d'une part et le Règlement type d'autre part, la Réunion commune ne s'est pas opposée à ce que l'Autriche soumette une proposition au Sous-comité d'experts de l'ONU afin qu'il renonce de manière générale à attribuer des obligations concrètes dans les Recommandations de l'ONU et de laisser aux modes de transport le soin de régler ces prescriptions spécifiques.

Si le Sous-comité ne devait pas prendre de décision, la Réunion pourrait envisager une formulation passive.

Apposition de plaques-étiquettes et de signalisations orange sur les wagons porteurs pour la chaussée roulante et pour d'autres types du trafic ferroutage

Considérant que l'ADR n'interdit pas en principe un placardage et une signalisation orange conforme au RID pour la chaussée roulante et pour d'autres types du trafic ferroutage, la Réunion commune a estimé que cela pourrait se faire par compromis sur une base volontaire, tel qu'il en a été décidé pour les transports routiers comprenant un parcours maritime.

Le WP.15 a été invité à prendre une décision analogue sur la base d'une proposition qui lui sera soumise.

Le représentant de l'UIC a dans ce contexte souhaité, le cas échéant, que les chemins de fer soient exemptés de ces obligations d'étiquetage et de signalisations pour ce genre de transports.

Etiquetage/placardage des petits conteneurs

La proposition de la Belgique d'aligner le RID sur l'ADR afin d'harmoniser ces exigences différentes, a été accueillie favorablement par la Réunion commune. La Belgique soumettra une proposition pertinente à la Commission d'experts du RID.

Dans le contexte des petits conteneurs, le représentant de la Norvège a suggéré de revoir de manière générale les dispositions s'appliquant à cet engin de transport (en tant que contenant ou suremballage par exemple).

Fil conducteur pour le calcul des risques

La Réunion commune a pris note de l'adoption de ce fil conducteur par la Commission d'experts du RID. Etant donné que ce fil conducteur est conçu de manière générale pour tous les modes de transport, elle a invité le WP.15 d'envisager l'application en trafic routier sur une base volontaire, comme dans le RID.

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

Les questions restées en suspens lors de la dernière réunion (v. Bulletin 4/2005, p. 58/59) ont donné lieu à un long débat. L'on est finalement tombé d'accord pour créer un petit groupe de travail avec le mandat général suivant :

- Objectif : parvenir à un niveau d'examen harmonisé en se référant au niveau de compétence que le conseiller à la sécurité doit avoir sur la base de cet examen afin d'être

capable de procéder aux vérifications qui lui incombent.

A cette fin l'échange de questionnaires et d'études de cas pourrait servir de base à cette harmonisation des exigences d'examen.

Technique

Quatre nouvelles « normes » (CWA) adoptées dans le domaine ferroviaire

Le Bulletin 3/2005 a informé sur la participation active du Secrétariat à l'élaboration de nouvelles « normes » CEN, les CEN Workshop Agreements (CWA), dans le domaine ferroviaire.

Les consultations publiques des parties concernées sont maintenant achevées. Dans un premier temps, il n'a pas été possible de parvenir à un consensus en ce qui concerne le projet de code des clients. Après un remaniement, il a été procédé à une deuxième consultation.

Les quatre CWA ont maintenant été adoptées par les parties concernées ayant participé à l'atelier de travail CWA. Elles seront officiellement publiées par le CEN dans le format « EN » (norme européenne) et entreront ensuite en vigueur.

Elles portent les titres suivants :

- Code des clients dans la chaîne de transport ferroviaire;
- Code des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et autres entreprises impliquées dans la chaîne de transport ;
- Code des emplacements ferroviaires;
- Numérotation et système de code pour trains.

Ces quatre CWA peuvent être consultées sur le site Internet de l'OTIF sous Technique/admission, registre matériel roulant¹. Actuellement, les CWA ne sont disponibles qu'en langue anglaise.

Chaque CWA décrit une structure de code permettant

¹ www.otif.org/html/f/tech_adm_registre_mr2003.php.

d'identifier de manière univoque et unique les organismes/objets correspondants.

Les structures de code définies répondent aux exigences et à la conception des TAF-STI de l'UE (applications télématiques fret). Les codes peuvent être utilisés pour différentes applications et différents objets (documents, messages, marquage, etc.). Lors de leur élaboration, il a non seulement été tenu compte du transport de marchandises, mais aussi de celui des voyageurs. Une TAP-STI pour le transport des voyageurs est prévue, mais l'Agence ferroviaire européenne (AFE) n'a pas encore débuté son élaboration.

Les structures de code sont suffisamment flexibles pour satisfaire, dans les prochaines décennies, au besoin de codes de la part de l'OTIF, y compris du marché intérieur de l'UE, et des Etats non membres de l'OTIF qui coopèrent avec celle-ci.
(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI)

68^{ème} session

Genève, 7 – 9 février 2006

Comme de coutume, l'OTIF a participé à la session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, qui cette année s'est tenue à Genève du 7 au 9 février 2006.

Deux sujets qui intéressent particulièrement l'OTIF étaient inscrits à l'ordre du jour de cette 68^{ème} session du Comité des transports intérieurs : la **facilitation du passage des frontières** des transports ferroviaires internationaux de marchandises et de voyageurs et l'**harmonisation** des régimes juridiques CIM et SMGS, y compris l'harmonisation du transport des marchandises dangereuses.

Au cours de la session, pas moins de cinq organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs ont abordé ces questions sous une forme ou sous une autre, sous un angle ou sous un autre :

- le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), dans le contexte de l'atelier « Liaisons de transport Europe-Asie – Réactions des usagers » organisé en septembre 2005,
- le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), dans le cadre de la préparation de la Conférence internationale sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire,
- le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), au titre de l'efficacité du transport intermodal dans un contexte pan-européen et au titre du suivi du Conseil des Ministres de la CEMT (Moscou, mai 2005),
- le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), en rapport avec l'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation de 1982,
- le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), en vue d'une coopération plus étroite avec l'OSJD aux fins de l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec l'ADR, le RID et l'ADN.

Lors de l'examen des questions relatives au **transport par chemin de fer**, la représentante de l'OTIF a particulièrement insisté sur le fait que l'OTIF appuiera toute initiative qui permettra de finaliser les deux projets d'instruments juridiques (nouvelle annexe 9 à la Convention de 1982 en matière de transport des marchandises et nouvelle Convention selon le modèle de la Convention de 1952 en matière de transport des voyageurs) élaborés dans le cadre de la préparation de la Conférence internationale sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire. Elle a, par ailleurs, assuré au Comité des transports intérieurs que l'OTIF continuera à apporter son concours actif aux travaux en cours et à s'employer pour que la facilitation ambitionnée prenne une forme plus concrète, et ce dans le sens des propositions que l'OTIF a formulée tout au long des travaux sur ces deux projets (v. à ce sujet Bulletin 3/2005, p. 43/44 et Bulletin 4/2005, p. 65/66).

En la matière, le Comité des transports intérieurs, encourageant les efforts visant à faciliter le passage des frontières dans le transport ferroviaire international, a lancé un appel à toutes les parties impliquées d'accélérer la finalisation des deux nouveaux instruments juridiques. Il a, par ailleurs, insisté sur l'importance que revêtait une étroite collaboration entre les différents

groupes de travail pour l'élaboration des deux projets ; à cette fin, il a proposé une réunion conjointe des groupes de travail. Il a, enfin, réitéré son soutien à l'organisation de la Conférence internationale, tout en soulignant que l'impact de celle-ci serait plus significatif si les deux nouveaux instruments juridiques pouvaient être au préalable adoptés par les groupes de travail compétents du Comité des transports intérieurs.

Sous le point consacré au **transport intermodal et à la logistique**, la représente de l'OTIF a, une fois de plus, mis l'accent sur le fait que l'harmonisation des régimes juridiques CIM et SMGS était et restait l'un des points cruciaux de la coopération entre l'OTIF et l'OSJD (v. Bulletin 4/2005, p. 67/68, de même que Bulletin 3/2005, p. 43/44). Elle a brièvement informé le Comité des transports intérieurs sur les travaux entrepris par le CIT et l'OSJD, avec la participation active de l'OTIF, au sujet de la lettre de voiture uniforme « CIM/SMGS », travaux qui étaient l'un des points forts de l'année 2005 et auxquels l'OTIF continuera à participer activement en 2006.

Dans ce domaine, le Comité des transports intérieurs a pris note des éléments de stratégie et des procédures qui selon le WP.24 devraient constituer, à long terme, la pierre angulaire des activités internationales pour surmonter les problèmes d'interopérabilité ainsi que les problèmes administratifs aux points de passage des frontières, qui nuisent à l'efficacité du transport du transport ferroviaire et intermodal est-ouest.

Lors des discussions en matière de **facilitation du passage des frontières**, il a une nouvelle fois été souligné qu'il était important que le WP.30, le SC.2 et le WP.24 collaborent étroitement à l'élaboration de la nouvelle annexe 9 à la Convention de 1982. C'est pourquoi, le Comité des transports intérieurs a recommandé à nouveau de tenir une réunion conjointe notamment du WP.30, du SC.2 et du WP.24, à laquelle participeraient également l'OTIF et l'OSJD, en vue de finaliser le texte de l'annexe 9.

Le Comité des transports intérieurs a, par ailleurs, adopté le texte modifié de la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS. Initialement adopté par le Comité des transports intérieurs lors de sa session annuelle de février 2005 (v. Bulletin 1/2005, p. 10), certaines dispositions de la Convention ont été modifiées pour tenir compte des amendements proposés par le Bureau des affaires juridiques de l'ONU, permettant ainsi au Secrétaire général de l'ONU de devenir le dépositaire de la Convention. La Convention

sera ouverte à la signature, à Genève, pendant un an à compter du 1^{er} juin 2006. Elle entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq Parties contractantes du SMGS auront signé la Convention sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

En ce qui concerne le transport des **marchandises dangereuses**, le Comité des transports intérieurs a pris note de la remarque formulée par le représentant des Pays-Bas, appuyé en cela par l'Autriche et par la Belgique, selon laquelle 80 % des dispositions contenues dans les différents instruments juridiques internationaux applicables en matière de transport de marchandises dangereuses pour chacun des cinq modes de transport étaient de nature multimodale. En conséquence de quoi, l'élaboration d'une convention sur le transport international multimodal des marchandises dangereuses réduirait de manière significative la charge de travail des différentes organisations internationales et régionales qui investissent actuellement des ressources considérables pour adapter leurs instruments juridiques au Règlement type de l'ONU. Ces organisations internationales ou régionales pourraient alors se concentrer sur les 20 % de dispositions restantes qui sont spécifiques à leur mode de transport (v. à ce sujet, Bulletin 4/2005, p. 63/64).

Le Comité des transports intérieurs a, d'autre part, entériné la demande du WP.15 tendant à engager des consultations avec l'OTIF et l'OSJD pour étudier les possibilités d'une coopération plus étroite avec l'OSJD aux fins de l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec l'ADR, le RID et l'ADN (v. Bulletin 4/2005, p. 59/60).

Groupe de travail des transports par chemin de fer

59^{ème} session

Paris, 10 janvier 2006

La seconde réunion conjointe (dite réunion « back to back », v. Bulletin 4/2004, p. 87) des Groupes « Chemins de fer » de la CEE/ONU et de la CEMT s'est tenue à Paris, les 10 et 11 janvier 2006, sous la Présidence de M. Croccolo (Italie).

Il est à noter que la date de cette réunion a été reportée de novembre 2005 à janvier 2006, en raison notamment du fait que la 7^{ème} Assemblée générale de l'OTIF siégeait aux dates qui avaient été finalement retenues fin

novembre 2005 pour la réunion conjointe des deux Groupes de travail.

Des délégués de 17 Etats membres, sur les 55 Pays membres de la CEE/ONU, ont participé à la 59^{ème} session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE/ONU. Des représentants du projet de chemin de fer transeuropéen, de la Commission européenne, de la CEMT, de l'OSJD et de l'UIC ont également pris part à la session, de même qu'une représentante de l'OTIF.

Le Groupe de travail a, entre autres, traité les questions suivantes qui figurent régulièrement à son ordre du jour : sécurité et sûreté dans le transport ferroviaire, étude de la situation des chemins de fer dans les pays membres, détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation, productivité des transports ferroviaires, facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international, interopérabilité et harmonisation des conditions entre systèmes de transport ferroviaire différents, accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et projet TER.

En ce qui concerne la **facilitation du passage des frontières** dans le transport ferroviaire international, la discussion a porté pour l'essentiel sur la préparation de la Conférence internationale, qui devrait se tenir en 2006 sous l'égide de la CEE/ONU, et sur les deux projets de texte (Annexe 9 à la « Convention sur l'harmonisation » de 1982 relative au transport de marchandises et nouvelle Convention relative au transport de voyageurs) élaborés dans le cadre des travaux préparatoires de ladite Conférence internationale (v. à ce sujet Bulletin 4/2005, p. 65/66).

La représentante de l'OTIF a particulièrement insisté sur le fait que les propositions soumises par son Organisation tout au long des réunions préparatoires de la Conférence internationale avaient clairement été formulées dans l'intention de donner une impulsion forte aux discussions, d'apporter des idées neuves et de lancer au sein des Ministères et des administrations des discussions sur des pas plus audacieux, qui pourraient être entrepris pour faciliter le franchissement des frontières en transport ferroviaire. Elle a, par ailleurs, exposé au Groupe de travail le concept présenté par le Directeur général, en septembre 2005, au Groupe de travail « Transport intermodal et logistique » de la CEE/ONU (v. Bulletin 3/2005, p. 43/44).

Le Secrétariat de la CEE/ONU a émis des doutes quant au fait que la Conférence internationale puisse se tenir,

comme initialement prévu, au printemps 2006, et ce pour deux raisons majeures. D'une part, au jour de la réunion du Groupe de travail, aucun Etat ne s'était déclaré disposé à accueillir la Conférence internationale. D'autre part, les deux projets de texte devaient préalablement être examinés et discutés quant au fond par les deux Groupes de travail (WP.30 et SC.2) de la CEE/ONU compétents en la matière.

Le Groupe de travail a finalement été d'avis que l'impact de la Conférence internationale serait plus significatif si les deux projets de texte pouvaient être adoptés lors de la Conférence internationale. Les deux projets de texte seront transmis à l'ensemble des Pays membres de la CEE/ONU afin qu'ils puissent prendre position et s'exprimer au sujet de leur éventuelle adhésion aux deux Conventions lors de la Conférence internationale. Le Groupe de travail examinera les réponses reçues au cours de sa prochaine session, en novembre 2006. En attendant, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transport (WP.30) de la CEE/ONU a été prié d'examiner le dernier texte du projet d'Annexe 9 à la Convention de 1982 dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne l'**interopérabilité et l'harmonisation des conditions entre systèmes de transport ferroviaire différents**, la représentante de l'OTIF a notamment mis l'accent sur la coopération entre l'OTIF et l'OSJD, coopération qui s'est poursuivie en 2005 sur la base du plan annuel d'activités communes / de travaux communs convenu entre la direction de l'Office central et le Comité de l'OSJD (v. Bulletin 1/2005, p. 10/11). Elle a, par ailleurs, informé le Groupe de travail sur les travaux entrepris par le CIT et l'OSJD au sujet de la lettre de voiture uniforme « CIM/SMGS », travaux auxquels l'OTIF a très activement participé (v. Bulletin 4/2005, p. 67/68) et qu'elle continuera à suivre de près. Elle a, enfin, fait part au Groupe de travail de la décision adoptée par la 7^{ème} Assemblée générale de l'OTIF sur la prise en charge par l'OTIF du Secrétariat de l'Autorité de surveillance conformément à l'avant-projet de Protocole portant sur des questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention du Cap et des conclusions de l'Assemblée générale sur le développement et la mise en œuvre du système d'admission de la COTIF (Appendices F et G à la COTIF 1999) (v. Bulletin 4/2005 p. 50 ss.).

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Groupe juridique de l'UIC

Session d'information

Paris, 8 février 2006

La session a offert au représentant de l'OTIF l'occasion de présenter dans le cadre d'un exposé et de la discussion qui en a suivi différents problèmes en relation avec l'entrée en vigueur prochaine du Protocole de Vilnius et de répondre à des questions. Les questions concernaient des sujets tels que p. ex. quelles ratifications peuvent être attendues à quelle date, la décision de l'Assemblée générale concernant les conséquences juridiques dans l'hypothèse où les Etats membres de l'OTIF ne ratifient pas tous à temps ainsi que les efforts de l'OTIF dans le domaine de l'harmonisation du droit communautaire et du droit de l'OTIF, notamment dans le domaine technique.

Le responsable du service juridique de l'UIC, Monsieur Jean-Pierre Lehman, a présenté, dans le cadre de deux exposés, la décision de la Cour de justice des Communautés européennes en ce qui concerne la question de la compatibilité du Règlement 261/2004 du 11.02.2004 et de la Convention de Montréal (action de l'IATA et de la ELFAA, qui représente les compagnies aériennes à bas coûts) pour ensuite traiter en détail les problèmes en relation avec le passage du régime RIV à un nouveau système du droit des wagons.

Madame Delphine Brinkmann-Salsedo (Conseillère juridique de la CER) a informé sur les derniers développements à Bruxelles et a souligné que la DG TREN restait active notamment dans le domaine des droits des passagers et que des actions futures dans le domaine de la qualité du trafic marchandises n'étaient pas à exclure.

Madame Isabelle Oberson, chargée au sein du CIT des questions concernant les droits des passagers et l'utilisation de l'infrastructure, a informé sur l'état d'avancement des travaux en relation avec la préparation de l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius, notamment les efforts concernant les conditions générales dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure.

(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Commission CUI

Berne, 17 janvier et 9 mars 2006

Conditions générales d'utilisation de l'infrastructure – Dispositions relatives à la responsabilité

Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la COTIF 1999) règlent la relation de droit civil entre les parties au contrat d'utilisation, le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure (v. Bulletin 6/1999, p. 470-499)¹. La responsabilité contractuelle réciproque des parties au contrat constitue le principal point. Il s'agit d'une responsabilité contractuelle légale, les dispositions relatives à la responsabilité sont contraignantes, à l'exception des dommages dus à des retards et des perturbations dans l'exploitation. Les parties au contrat sont, par ailleurs, libres de convenir de leurs relations contractuelles.

Il existe, de la part des deux parties au contrat, un intérêt à une standardisation de leurs relations contractuelles sous forme de Conditions générales, celles-ci facilitant la conclusion du contrat et permettant de limiter les coûts. Etant donné qu'il s'agit d'un nouveau domaine, que des expériences font défaut et que la position économique des deux parties est différente, l'objectif – des conditions contractuelles équilibrées – est difficile à atteindre.

Après que, dans un premier temps, les associations des transporteurs et des gestionnaires d'infrastructure ont préparé chacune leur propre document (projet CIT/UIC de Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure – CGU-I, d'une part, et RailNetEurope Standard Contract of Use of Infrastructure, d'autre part), elles sont maintenant en train d'élaborer conjointement des conditions contractuelles standardisées. Suite à l'atelier de travail organisé par la Commission européenne, le 13 juin 2005 à Bruxelles, elles se trouvaient dans une obligation d'agir si elles voulaient éviter une restriction de leur liberté contractuelle par une réglementation supplémentaire de la part des institutions de la CE.

¹ Le texte des CUI est également publié sur le site Internet de l'OTIF www.otif.org (v. Publications, COTIF 3.6.1999).

Une Commission CUI a été créée en vue de soutenir le Secrétariat général du CIT lors de ses négociations avec RNE. Elle s'est réunie, depuis octobre 2005, déjà cinq fois à Berne, dernièrement le 9 mars 2006. L'OTIF était représentée à toutes les sessions par une collaboratrice du Secrétariat. Un projet de „European General Terms and Conditions of Use of the Railway Infrastructure“ („European GTC“) constituait la base pour les délibérations encore inachevées. Le document de base a été élaboré par RNE, le CIT s'étant chargé d'élaborer les dispositions relatives à la responsabilité. Celles-ci ont constitué le principal objet des délibérations au sein de la Commission CUI.

Au cours des travaux de la Commission, notamment lors des 4^{ème} et 5^{ème} sessions (17.1 et 9.3.2006), certaines questions se sont posées en ce qui concerne l'interprétation des CUI. Le Secrétariat de l'OTIF a pris position sur les questions formulées par le CIT comme suit :

Article 8, § 1, litt. c) CUI

Question du CIT : « Cet article prévoit la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure (GI) pour tous les dommages pécuniaires découlant des dommages-intérêts dus par le transporteur (EF) à ses clients en vertu des Règles uniformes CIV et CIM. En outre, l'article 23 CUI dispose que le GI ne peut pas contester les indemnités versées sur la base des RU CIV/CIM lorsqu'elles ont été fixées par un juge. Notre première question est la suivante : est-ce que tous les dommages-intérêts versés par l'EF à ses clients en vertu d'un contrat CIV/CIM sont couverts par cet article, y compris les dommages-intérêts qui résultent d'accords particuliers allant au-delà des obligations légales (possible selon les articles 5 CIV/CIM, 33, § 6 CIM, 34 ou encore 35 CIM), ou ceux qui résultent de l'application du droit national (p. ex. selon l'article 30, § 2 CIV) ? »

Réponse : La présente notion recouvre :

- les dommages-intérêts alloués en vertu des dispositions contraignantes des RU CIV et CUI en matière de responsabilité,
- les dommages-intérêts allant au-delà des obligations légales lorsqu'une responsabilité plus lourde a été convenue conformément à l'article 5 des RU CIV ou CIM, mais uniquement si le gestionnaire a consenti à ladite extension de la responsabilité.

L'expression „paiement effectué sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM“ utilisée à

l'article 23 CUI doit être comprise dans le même sens. Lorsque le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès relatif à des dommages-intérêts découlant d'un contrat de transport CIV ou CIM, la question relative aux prétentions allant au-delà des dispositions contraignantes dépendra du fait que le gestionnaire ait consenti ou non à l'extension de la responsabilité selon l'article 5 CIV ou CIM. S'il n'y a pas consenti, le gestionnaire ne pourra agir en tant qu'intervenant à titre accessoire que pour ce qui concerne les dommages-intérêts dus en vertu des dispositions contraignantes, et c'est seulement pour ce qui concerne le montant de ceux-ci qu'il ne pourra pas ensuite contester le bien-fondé de l'indemnité fixée judiciairement. Dans ce cas, les prétentions allant au-delà des obligations légales ne concernent que le transporteur lui-même.

Rentrent également dans la catégorie des dommages-intérêts dus en vertu des dispositions contraignantes des RU CIV les dommages-intérêts en cas de mort ou de blessures de voyageurs et cela indépendamment du fait que le montant des dommages-intérêts ait été déterminé selon le droit national. Conformément à l'article 30, § 2 CIV, le montant des dommages-intérêts sera toujours illimité dans le cas où le droit national concerné ne prévoit aucune limite maximale. Dans les Etats membres dans lesquels une limite maximale des dommages-intérêts à allouer a été déterminée, on appliquera soit la limite minimale selon l'article 30, § 2 CIV (175 000 DTS), lorsque le droit national prévoit une limite inférieure, soit la limite maximale déterminée par le droit national, lorsque cette dernière est plus élevée. Dans tous ces cas, il s'agit de dommages-intérêts selon les Règles uniformes CIV au sens de l'article 8, § 1 litt. c) CUI.

Dans les Etats membres ayant déposé une déclaration conformément à l'article 2 CIV, les dispositions des RU CIV concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne seront pas appliquées aux accidents subis par les ressortissants et les personnes ayant leur résidence habituelle dans ces Etats lorsque ces accidents sont survenus sur leur territoire. Dans ces cas, on n'allouera donc pas de dommages-intérêts conformément aux RU CIV, mais bien plutôt des dommages-intérêts selon le droit national. Ces derniers ne sont pas couverts par l'article 8, § 1 litt. c) CUI. De telles déclarations ont été déposées par l'Autriche et la Lettonie en relation avec les RU CIV 1999².

2 V. site Internet de l'OTIF, Publications, COTIF (3.6.1999), état des signatures, ratifications, approbations, adhésions et entrée en vigueur

En ce qui concerne la convention conclue entre le transporteur et son client conformément à l'article 16, § 1 CIM au sujet du délai de livraison, il convient évidemment de considérer les possibilités offertes par l'infrastructure pour une exploitation sans défaut. Un transporteur convenant, par exemple, d'un délai de livraison utopique - ce qui entraînerait le dédommagement du client en vertu de l'article 33, § 6 CIM - ne dispose donc d'aucun droit de recours contre le gestionnaire. Il en va de même en ce qui concerne les conventions que le transporteur conclut avec son client conformément aux articles 34 (déclaration de valeur) et 35 (déclaration d'intérêt à la livraison). Le transporteur peut convenir avec ses clients d'un délai de livraison - également dans le cas de marchandises précieuses - avec une inscription conformément à l'article 34 ou 35, pouvant être respecté en cas de bon fonctionnement de l'infrastructure donnée, sans devoir inclure dans chaque cas le gestionnaire, afin de garantir son droit de recours.

Résumé : Pour être pleinement responsable conformément aux dommages-intérêts à verser sur la base d'une convention des parties au contrat de transport, le gestionnaire d'infrastructure devrait approuver l'extension de la responsabilité selon l'article 5 CIV/CIM ; il ne doit toutefois pas être inclus dans chaque convention selon les articles 16, § 1, 34 ou 35 CIM.

Article 8, § 4 CUI

Question du CIT : « L'article 8, § 4 CUI donne la possibilité aux parties au contrat de faire des accords particuliers pour les dommages découlant de retards ou de perturbations. Est-ce que les dommages-intérêts versés aux clients de l'EF pour cause de retard en vertu des RU CIV/CIM sont obligatoirement inclus dans le paragraphe 1, lettre c) lorsque les parties ne parviennent pas à un accord spécifique en vertu de cet article 8, § 4 ? »

Réponse : La responsabilité du gestionnaire à l'encontre du transporteur en cas de dommages pécuniaires dus à un retard ou une perturbation de l'exploitation est en principe réglementée, selon l'article 8, § 4, par la convention passée entre les parties. Etant donné que les dommages causés par un retard ou une perturbation de l'exploitation sont couverts (pas exclusivement, mais également) par l'article 8, § 1, litt. c) (ainsi p. ex. les dédommagements conformément aux articles 32 CIV/33 CIM), se pose la question de la relation entre ces deux dispositions. Il existe, à cet égard, différents points de vue. Le premier part du principe que la lettre c) de l'article 8, § 1 énonce, contrairement aux lettres a) et b), une norme de droit dispositif. Par conséquent, la convention passée entre les parties peut aller dans

différents sens : exclure la prétention légale selon la lettre c), la restreindre ou, au contraire, convenir d'une responsabilité allant au-delà du § 1, litt. c), afin de couvrir, p. ex., les frais d'exploitation supplémentaires encourus par le transporteur résultant du retard ou de la perturbation dans l'exploitation (p. ex. en cas d'heures supplémentaires du conducteur de locomotive). Ce point de vue a été défendu dans la prise de position du Secrétariat de l'OTIF.³ Selon le deuxième point de vue, l'article 8, § 4 ne couvre que les « dommages pécuniaires directs », c'est-à-dire les dommages encourus directement dans la sphère des parties au contrat concernées (frais d'exploitation supplémentaires) et qui ne sont pas en lien avec des dommages corporels ou matériels (« purs dommages pécuniaires »)⁴, alors que le § 1, lettre c) couvre les « dommages pécuniaires indirects », c'est-à-dire les dommages encourus, à l'origine, par un tiers (dans le cas présent par les clients au transport). La Commission CUI s'est finalement ralliée à ce deuxième point de vue.

Résumé (cela vaut indépendamment de ces divergences de point de vue) : Lorsque les parties ne parviennent pas à trouver un accord quant à cette responsabilité, la prétention légale du transporteur subsiste de toute façon dans les limites de l'article 8, § 1 litt. c) CUI.

Article 9, § 4 CUI

Question du CIT : « L'article 8, § 4 CUI mentionne les « retards » en sus des perturbations, tandis que l'article 9, § 4 CUI ne fait référence qu'aux seules « perturbations ». Est-ce que cela exclut expressément toute responsabilité légale des transporteurs pour les dommages causés aux gestionnaires d'infrastructure par suite de retard ? »

Réponse : Effectivement, l'article 9, § 4 CUI - contrairement à l'article 8, § 4 CUI - ne fait mention que des perturbations dans l'exploitation et ne se prononce pas quant aux dommages causés par un retard. Ceci s'explique par le fait que les retards sont supposés se manifester dans le domaine d'exploitation du transporteur plutôt que dans celui de l'infrastructure. Les retards qui se produisent dans le domaine d'exploitation de différents transporteurs peuvent toutefois

3 V. également étude de Th. Leimgruber, Bases contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure, Bulletin 3/2004, p. 55-62

4 Présentation R. Freise, La responsabilité conformément à la CUI, dans le cadre du séminaire du CIT „Droit de responsabilité ferroviaire international“, Berne, 22-24.11.2005

occasionner des perturbations dans l'exploitation auprès du gestionnaire de l'infrastructure.

La différence de formulation des articles 8, § 4 et 9, § 4 CUI ne permet absolument pas de conclure qu'il serait interdit aux parties de convenir d'une responsabilité du transporteur en cas de retard, par exemple en cas de frais supplémentaires encourus par le gestionnaire suite au retard du train (par exemple à cause des heures supplémentaires de ses auxiliaires). Bien au contraire, les normes énoncées aux articles 8, § 4 et 9, § 4 CUI permettent aux parties de se fonder sur des règles pondérées afin de trouver un accord quant à la réparation des dommages découlant de retards ou de perturbations dans l'exploitation subis par l'une ou l'autre partie. Une telle convention pourrait également couvrir les dommages pécuniaires subis par le gestionnaire qui résultent des dommages-intérêts alloués par celui-ci aux autres transporteurs en vertu de l'article 8 CUI.⁵

Lorsque les parties ne parviennent pas à trouver un accord quant à cette responsabilité, celle du transporteur à l'encontre du gestionnaire demeure limitée aux cas prévus par l'article 9, § 1 litt. a) et b) CUI (dommages corporels et matériels). Des dommages corporels ou matériels en raison de retards ou de perturbations de l'exploitation sont cependant difficilement concevables.

Résumé : Une responsabilité de l'EF peut être convenue conformément à l'article 9, § 4 CUI pour les cas où le retard d'un train entraîne une perturbation de l'exploitation qui engendre des dommages ou des frais pour le gestionnaire d'infrastructure. A défaut d'un tel accord, l'EF n'est pas responsable des dommages pécuniaires qu'elle cause au gestionnaire d'infrastructure par le retard de ses trains.

Article 8, § 1 CUI

Question du CIT : « Quel est le sens de l'expression „ayant leur origine dans l'infrastructure“ à l'article 8, § 1 CUI ? Est-ce que cela couvre toute violation des obligations contractuelles du GI (p. ex. l'absence de fourniture d'énergie alors que cela était prévu dans un contrat mixte d'utilisation de l'infrastructure et de fourniture d'énergie, ou p. ex. l'absence de fourniture d'information sur les spécificités d'une ligne étant à l'origine d'un grave accident) ? La question se pose en outre également pour l'article 9, § 1 CUI, qui mentionne, dans la version française et anglaise, comme

causes possibles des dommages les seuls « moyens de transport utilisés, les personnes et les marchandises transportées ».

Réponse : Conformément à la définition de l'article 3 litt. a) CUI, l'expression „infrastructure ferroviaire“ désigne „toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic“. Lors de l'adoption de la présente notion, on avait renoncé à emprunter une définition déjà existante dans la législation de la Communauté européenne ou à s'y référer (v. Rapport explicatif concernant l'article 3, chiffre 2). Cependant, lors d'une interprétation historique, on peut recourir à l'annexe I Partie A du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 : en effet, l'article 3 litt. a) CUI se réfère à la phrase introductive de celui-ci sans en reprendre l'énumération détaillée. Conformément à cette source, il ne fait aucun doute que, à titre d'exemple, les „installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains“ ou les „installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications“ font partie de l'infrastructure. Les dommages résultant d'une panne de courant ou d'une alimentation insuffisante en énergie doivent en tout cas être considérés comme étant des dommages ayant leur origine dans l'infrastructure.

La réalisation du dommage par l'infrastructure se réfère en premier lieu à la qualité matérielle des voies ferrées ainsi que des installations nécessaires. Toutefois, il ne fait aucun doute qu'il faut de toute façon garantir certains services afin de rendre possible la circulation des véhicules ferroviaires sur une infrastructure déterminée et garantir la sécurité du trafic. Dans la mesure où l'inexécution ou l'exécution défectueuse de telles prestations sont à l'origine d'un dommage au sens de l'article 8, § 1 litt. a), b) ou c), on peut présumer que la cause du dommage réside dans l'infrastructure. Ceci ne vaut pas automatiquement pour toutes les prestations incombant au gestionnaire en vertu du contrat d'utilisation. L'objet principal du contrat d'utilisation et la prestation principale du gestionnaire consistent en la mise à disposition de l'infrastructure. Toute prestation allant au-delà doit être appréciée de façon différenciée suivant qu'elle est ou non nécessaire à la circulation des véhicules ferroviaires ou à la sécurité du trafic. Dans la mesure où le devoir d'informer incombant au gestion-

5 R. Freise défend un autre point de vue, v. note de bas de page 4

naire sert cette fin, les dommages résultant de la violation de ce devoir devraient être pris en considération en tant que dommages ayant leur origine dans l'infrastructure (p. ex. l'omission d'une information se rapportant aux particularités d'un parcours et ayant occasionné un accident). Les prestations de manœuvre assurées par le gestionnaire constituent en principe une prestation allant au-delà de ce but : par conséquent, les dommages et les frais subis par le transporteur à cause de l'exécution défectueuse de cette prestation ne peuvent pas être considérés comme des dommages causés par l'infrastructure. La réparation de tels dommages et frais ne peut pas s'appuyer sur une interprétation extensive de l'article 8, § 1 CUI. Ceci n'exclut toutefois pas que le gestionnaire soit appelé à répondre en vertu d'un autre motif contractuel tel qu'un contrat d'entreprise ou un contrat de services.

La question ne pourrait se poser de façon semblable dans le cadre de l'article 9, § 1 CUI que lorsque les violations des obligations contractuelles du transporteur sont susceptibles à elles seules de causer au gestionnaire des dommages corporels ou matériels directs. L'EF doit répondre de tels dommages indépendamment de la possibilité de recourir contre l'expéditeur des marchandises ou la personne transportée.

Lorsqu'une violation d'une obligation contractuelle incombant au transporteur (p. ex. du devoir d'informer) est apte en soi à causer une perturbation dans l'exploitation auprès du gestionnaire, une responsabilité du transporteur dans un cas pareil ne pourra être convenue qu'en vertu de l'article 9 § 4 CUI.

Résumé : L'infrastructure en tant que cause du dommage comprend non seulement tout ce qui tombe sous la définition à l'article 3, mais aussi les processus de commande et d'information nécessaires à la circulation en sécurité des véhicules ferroviaires. La responsabilité pour exécution défectueuse de services supplémentaires n'est toutefois pas régie par les CUI, mais par les règles du contrat correspondant intégré dans le contrat d'utilisation.

Etat des travaux

D'après l'état actuel des négociations entre le CIT et RNE, auxquelles participent également l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires (EIM) et la European Rail Freight Association (ERFA), il peut être constaté, en ce qui concerne les dispositions relatives à la responsabilité, ce qui suit : Les associations font usage dans la

réglementation prévue non seulement de la marge de manœuvre prévue dans les CUI pour les parties au contrat (v. art. 4, 8, § 4, 9, § 4, 20), mais recherchent une uniformisation contractuelle de la responsabilité loin au-delà, également dans des domaines qui ne font pas objet des réglementations des CUI et qui sont réglés dans les réglementations nationales, telles que le recours lors de l'indemnisation de tiers, la responsabilité en cas de services supplémentaires et la responsabilité en cas de violation d'autres obligations contractuelles, comme p. ex. du secret commercial. Du point de vue légiste, il sera recommandable de différencier entre les deux domaines de réglementation. Il ne s'agit pas uniquement que là, où les CUI règlent définitivement la responsabilité, de nouvelles dispositions relatives à la responsabilité ne soient pas créées. La délimitation est également importante lorsque se pose la question de savoir si l'on peut ou si l'on doit recourir au droit national. Alors que dans le domaine où les CUI règlent définitivement la responsabilité, il n'y a pas de place pour l'application du droit national, l'autre domaine prévoit la primauté des dispositions contraignantes du droit national.

Deux sessions de la Commission et deux rencontres avec RNE sont encore prévues. Les associations ont l'intention de soumettre les European GTC dans la version dont elles conviendront, à la Commission européenne vers la mi-année.

(Traduction)

Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne)

Arrêt du 3 février 2005¹

Un partage du dommage pour faute concomitante de l'expéditeur sous l'aspect d'une omission de déclaration n'entre, en principe, pas en ligne de compte lorsque le transporteur, dans le cas d'un envoi contre remboursement, a connaissance de la valeur de la marchandise en raison du montant à encaisser.

1 I ZR 276/02; Instances préliminaires : Oberlandesgericht Düsseldorf, arrêt du 2 octobre 2002; Landgericht Düsseldorf

Cf. §§ 422, 425, al. 2, § 435 *Handelsgesetzbuch* (HGB, Code de commerce)²

Faits :

La demanderesse est l'assureur des transports de l'entreprise de distribution (s.à.r.l) P. Elle intente une action contre la défenderesse qui exerce un service de transport de paquets en raison de la perte intervenue dans trois cas, en 1999, de marchandises transportées et demande des dommages-intérêts d'un montant de DM 68.081. Dans les trois cas, la valeur de la marchandise devait être payée dans le cadre d'un remboursement.

Le Landgericht a donné suite à la demande. Pour l'essentiel, l'appel a été rejeté.

Avec son pourvoi en cassation admis par la Cour, la défenderesse maintient sa demande de rejet de l'action. La demanderesse demande le rejet du moyen de recours.

Motifs de la décision :

Le pourvoi en cassation n'est pas fondé.

- I. Le pourvoi en cassation fait valoir sans succès le fait qu'un comportement imprudent au sens du § 435 *Handelsgesetzbuch* (HGB) ne peut pas être reproché à la défenderesse. Selon les constatations de la Cour d'appel qui, du point de vue procédural, ne peuvent pas être contestées, la défenderesse ne procède pas à des contrôles d'entrée et de sortie suffisants, ce qui motive le reproche d'un comportement imprudent (cf. *Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen* (BGHZ, décisions de la Cour suprême en matières civiles), 158, 322, 327 ss. ; Bundesgerichtshof (BGH, Cour suprême), arrêt du 17.6.2004 – I ZR 263/01, *Transportrecht* (Droit de transport) 2004, p. 399, 401 ; arrêt du 11.11.2004 – I ZR 120/02, réimpression, p. 11 à 14).
- II. Le pourvoi porte sur l'appréciation de la Cour d'appel, selon laquelle, dans le cas présent, il ne peut pas être imputé à la demanderesse, dans le cadre de ce litige, en tant que faute concomitante du preneur d'assurance, respectivement de l'expéditeur, qu'elle a omis de déclarer la valeur des envois perdus.

² cf. articles 17, 36 et 44 CIM 1980 ainsi qu'articles 7, § 2, lettre d), 23 et 36 CIM 1999

1. Suite à la constatation faite sans erreur de procédure par la Cour d'appel, la défenderesse n'a pas établi qu'elle disposait d'un système de contrôle pour les envois dont la valeur est déclarée qui exclut le reproche d'une manière de procéder imprudente. Il n'est donc pas possible de partir du fait que l'omission de la déclaration de la valeur avait réellement des conséquences sur les sinistres (cf. dans ce contexte BGHZ 149, 337, 355 ; BGH, arrêt du 8.5.2003 – I ZR 234/02, *Transportrecht* 2003, p. 317, 318). Condition pour une telle conséquence serait le fait que la défenderesse aurait mieux rempli son devoir de diligence et aurait ainsi au moins limité le risque de perte si elle avait correctement indiqué la valeur (cf. BGH, *Transportrecht*, 2003, p. 317, 318).
2. La Cour d'appel a, par ailleurs, dans le cas d'espèce, rejeté le reproche d'une faute concomitante des expéditeurs en considérant qu'il s'agissait d'envois contre remboursement, que la défenderesse connaissait donc la valeur de la marchandise transportée. Du point de vue juridique, aucune réserve ne peut être formulée à l'encontre de cette considération. Dans le cas de la constatation de la Cour d'appel, selon laquelle la défenderesse avait connaissance de la valeur des envois, une co-responsabilité des expéditeurs ne peut pas être basée sur le reproche que l'attention n'a pas été attirée sur le fait qu'il s'agissait d'un dommage exceptionnellement élevé (§ 254, al. 2, 1^{ère} phrase, *Bürgerliches Gesetzbuch* [BGB, Code civil]). Une limitation de la responsabilité de l'auteur du dommage qui a agi de manière imprudente et qui, dans un tel cas, encourt délibérément le risque d'un transport insuffisamment sécurisé, irait également à l'encontre du principe de la bonne foi qui est concrètement défini par la loi (cf. BGHZ 149, 337, 355). Une contradiction avec ses propres intérêts importante et entraînant une co-responsabilité selon le § 425, al. 2 HGB est, en général, donnée lorsque l'expéditeur ne communique au transporteur la valeur importante de l'envoi pour la première fois qu'après la perte de la marchandise transportée. Un comportement contradictoire de l'expéditeur ne peut, par contre, pas être constaté lorsque conformément à un accord conclu entre les parties (§ 422, al. 1 HGB) ou à un ordre donné par l'expéditeur après conclusion du contrat de transport (cf. Koller, *Transportrecht*, 5^{ème} édition, § 422 HGB, marginal 13), la marchandise ne peut être remise que contre paiement d'un remboursement. Le pourvoi

en cassation se réfère en vain au fait qu'une déclaration de valeur effectuée dans ce contexte ne servait pas à attirer l'attention du transporteur sur le danger d'un dommage particulièrement important. Il ne tient pas suffisamment compte du fait que la disposition d'un envoi-remboursement nécessite, en principe, un accord contractuel correspondant (cf. § 422, al. 1 HGB ; Koller, à l'endroit indiqué, § 422 HGB, marginaux 11 à 13) et que, par ailleurs, le § 422, al. 3 HGB est, dans tous les cas, d'une importance considérable pour l'étendue de la responsabilité.

[Décision concernant les frais]

Texte original accessible sous :

www.bundesgerichtshof.de;

publié dans : *Transportrecht*, Hambourg, n° 5/2005, p. 208/209)

(Traduction)

Informations diverses

Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

14^{ème} Forum économique, première partie

Vienne, 23/24 janvier 2006

Le 14^{ème} Forum économique, 1^{ère} partie, de l'OSCE s'est tenu sous le titre « Transport dans le domaine de l'OSCE : Réseaux de transport sûrs et développement du transport pour renforcer la coopération économique régionale et la stabilité » („*Transportation in the OSCE area: Secure Transportation networks and transport development to enhance regional economic cooperation and stability*“). L'OTIF était représentée par le suppléant du Directeur général et a également fourni une contribution de discussion écrite sur le thème de la première séance plénière : « Le rôle du transport en vue d'une promotion de l'intégration économique à la fois au niveau paneuropéen et entre l'Europe et l'Asie » („*The Role of Transport in fostering economic integration at the pan-European level as well as between Europe and Asia*“) ainsi que sur le thème de la deuxième séance plénière : « Obstacles et défis pour le développement des transports – le rôle de l'OSCE a) Défis au niveau de la coordination et du contrôle » („*Obstacles and challenges to transport development - the OSCE role a) the co-ordination and governance challenges*“).

Dans cette contribution écrite a entre autres été présentée l'OTIF, informé sur ses efforts dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire et attiré l'attention sur l'importance ainsi que les avantages politiques et économiques de projets pilotes dans différents corridors.

Le Secrétariat de l'OTIF a par ailleurs souligné dans sa contribution l'importance du soutien apporté par le secteur privé à tous les efforts ainsi que l'importance et les difficultés de la lutte contre la corruption.

Le Secrétariat de l'OTIF a finalement informé, en relation avec les questions de financement, sur le Protocole ferroviaire à la Convention du Cap en cours d'élaboration.

Les participants à ce Forum étaient d'accord sur le fait qu'il est nécessaire de promouvoir et de faciliter les transports dans l'intérêt de l'économie et qu'il est ainsi possible d'apporter une précieuse contribution à la stabilité et à la coopération pacifique des Etats membres de l'OSCE. Le rôle de l'OSCE dans le domaine des transports peut consister à apporter un soutien indispensable en ce qui concerne la volonté nécessaire à un niveau élevé.

De nombreuses délégations des Etats membres de l'OSCE et de différentes organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, pour la plupart d'un rang très élevé, ont participé à ce Forum.

La deuxième partie du 14^{ème} Forum économique de l'OSCE doit se tenir du 22 au 24 mai 2006 à Prague. Le but de cette deuxième partie consiste à mettre en œuvre les instruments de droit international public existant, à vérifier des obligations et à proposer des mesures d'amélioration.

(Traduction)

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

Le nouveau droit des wagons – aspects opérationnels et juridiques

Francfort-sur-le-Main, 16/17 mars 2006

La libéralisation du marché des transports de marchandises en Europe offre aux entreprises de transport ferroviaires diverses possibilités d'activités commerciales. Afin de pouvoir effectuer des transports

sur le rail conformes aux attentes des clients, les entreprises de transport ferroviaires ont notamment besoin du réceptacle de transport « wagon de marchandises ». Sans wagons de marchandises appropriés répondant aux exigences spécifiques, les chemins de fer de fret ne peuvent pas établir des offres de services adéquates.

Sous cet aspect, les modifications qu'apportera l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 revêtent une importance essentielle. La COTIF 1999 entrera probablement en vigueur le 1^{er} juin ou le 1^{er} juillet 2006. L'Appendice D, les Règles uniformes CUV, définissent un modèle légal applicable lorsque les entreprises de transport ferroviaires n'ont pas conclu un autre accord. Par ailleurs, la différenciation entre wagons privés et wagons réseaux est supprimée. Les entreprises de transport ferroviaires qui disposent de leur propre matériel roulant sont également détenteurs de wagons conformément à la COTIF 1999. Le « Contrat uniforme d'utilisation (CUU) » négocié entre l'UIC et l'UIP, dont les parties contractantes sont cependant les entreprises de transport ferroviaires et les détenteurs de wagons, constituent le cadre contractuel des futurs contrats d'utilisation.

L'objectif de ce séminaire consistait à informer à temps les entreprises de transport ferroviaires et les détenteurs de wagons sur les principales modifications qu'apporteront la COTIF 1999 et les RU/CUV 1999, d'une part, et l'ensemble du secteur économique sur le futur Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU), d'autre part.

Le suppléant du Directeur général de l'OTIF a saisi cette occasion pour présenter dans un exposé introductif la COTIF 1999 dans son ensemble ainsi que pour informer sur l'état de la procédure de ratification et la date probable de l'entrée en vigueur et les efforts entrepris en vue d'une harmonisation entre le droit d'admission de l'OTIF et le droit communautaire dans le domaine technique.

M. Freise a présenté le nouveau régime de responsabilité selon les RU/CUV et a traité des questions en relation avec le passage de l'« accord de responsabilité » historique jusqu'aux solutions usuelles du marché. Andreas Spiegel, responsable du domaine « Véhicules » dans l'organe notifié « Interopérabilité » à l'Agence ferroviaire fédérale allemande a tenu un exposé sur les futures certifications de systèmes ferroviaires et de composants en Europe, Mme Angelika Brugger, Deutsche Bahn AG, a informé sur le Contrat uniforme d'utilisation en tant que base pour la future coopération entre les détenteurs et les entreprises ferroviaires de fret

et M. Henri Trolliet, CIT, a présenté la nouvelle lettre wagon aux participants à ce séminaire.

Les discussions animées ont montré le grand intérêt à l'égard du nouveau droit des wagons et du nouveau CUU.

(Traduction)

Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne*, JurisClasseur Transport, fascicule 640 (11,2005 – à jour au 31.7.2005)

Dans le fascicule 640, les auteurs analysent dans le détail la question de la prescription de l'action en matière de contrat de transport de marchandises et plus particulièrement de transport ferroviaire interne (français), réglée par les dispositions de l'article L. 133-6 (ancien article 108) du Code de commerce.

Il convient à ce propos de noter, d'une manière générale, que l'article L. 133-6 régit les transports terrestres de marchandises (ferroviaires et routiers) ainsi que les transports fluviaux intérieurs français. En revanche, il ne s'applique pas aux transports maritimes, ni aux transports aériens de marchandises.

Le fascicule s'articule en sept parties qui traitent notamment du fondement de la prescription et de la renonciation à la prescription, du champ d'application et du point de départ de la prescription, de la suspension ou de l'interruption de la prescription, des actions récursoires ainsi que de l'effet de la prescription.

Bien que le fascicule soit consacré au droit interne français, les auteurs ne manquent pas pour autant de faire des rapprochements ou d'établir des comparaisons avec le droit de transport international, qu'il s'agisse du droit de transport ferroviaire international applicable conformément à la COTIF 1980 ou du droit de transport international applicable à d'autres modes de transport, comme le transport routier.

Les auteurs relèvent ainsi, pour ne citer qu'un exemple, que pour les transports internationaux ferroviaires, la réclamation écrite adressée au chemin de fer par l'ayant droit au contrat de transport a pour effet de suspendre le délai de la prescription jusqu'à ce que le chemin de fer la rejette par écrit, en restituant les pièces jointes (article 58, § 3 CIM 1980 – disposition identique à l'article 48, § 3 CIM 1999), alors qu'en droit interne il n'en est rien.

En effet, en droit français, la réclamation adressée à la SNCF n'a pas d'effet suspensif ni interruptif sur la prescription annale de l'article L. 133-6.

Comme de coutume, la doctrine, la jurisprudence et les considérations utiles à la pratique trouvent leur juste place dans ce fascicule de la collection du JurisClasseur. De présentation claire, le commentaire des dispositions examinées est précédé de points-clés, d'un sommaire analytique et d'un index alphabétique. Cosigné par l'un des meilleurs spécialistes en droit de transport ferroviaire, tant national qu'international, le fascicule ne faillit pas à la réputation de cette collection, qui est un outil incontournable pour les professionnels du droit.

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par **Rita Bidinger**, avec la collaboration de **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, livraisons complémentaires 2/04, état décembre 2004, et 1/05, état décembre 2005, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

L'ouvrage qui date de 1961 et dont la 2^{ème} édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, compte 3'944 pages en deux classeurs. Une partie importante continue à être consacrée au commentaire de la loi allemande sur le transport des voyageurs (PBefG) dans sa version actuelle. L'objet de cette loi est la législation industrielle et du travail pour les transports routiers et les questions de sécurité routière et de procédure administrative y relatives.

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

Par la livraison complémentaire 2/04, le commentaire de la PBefG est mis à jour en ce qui concerne son champ d'application, l'obligation de solliciter une autorisation, l'étendue de l'autorisation octroyée et le refus de cette autorisation. Par ailleurs, la partie du texte, dans laquelle se trouvent les prescriptions en relation avec la PBefG, telles que la loi relative au personnel de conduite (*Fahrpersonalgesetz*) ou l'ordonnance relative aux droits perçus pour les actes administratifs (*Kostenverordnung für Amtshandlungen*) a été mise à jour. En outre, la loi relative à la statistique des transports

maritimes et sur voies de navigation intérieures, des transports routiers de marchandises, des transports aériens, des transports ferroviaires ainsi que des transports routiers des voyageurs (*Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs*), a été partiellement introduite.

En relation avec des lois nouvellement promulguées et qui ont, en premier lieu, d'autres objets (dérégulation, mesures contre les restrictions en matière de concurrence), la PBefG a, entre autres, également été modifiée. Ces modifications sont prises en compte dans la livraison complémentaire 1/05. Des lois et ordonnances complémentaires constituent une grande partie de cette livraison complémentaire. Eu égard au fait que les obligations d'intérêt public dans le domaine du transport des voyageurs font également l'objet d'une réglementation dans la PBefG, la partie de texte est maintenant complétée par la proposition de la Commission des Communautés européennes concernant un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (COM (2005) 319 final du 20.7.2005).

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

(Traduction)

Kunz Wolfgang (Editeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire). Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 19^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} juin 2005

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (v. Bulletin 3/2005, p. 46/47). Outre l'éditeur, environ 20 autres auteurs participent à l'élaboration de ce recueil.

Le recueil comporte quatre tomes. Les deux premiers tomes sont consacrés au droit de la République fédérale

d'Allemagne, le troisième au droit des Länder et au droit européen et le quatrième couvre les catégories « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ». Chaque tome comporte un aperçu rapide des lois, ordonnances et autres règlements ainsi qu'un sommaire concernant l'ensemble du recueil.

La 19^{ème} livraison complémentaire tient surtout compte des modifications intervenues en raison de la troisième et la quatrième loi portant modification des prescriptions de droit ferroviaire de 2005, par lesquelles les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE ont été transposées en Allemagne. La nouvelle version de la loi ferroviaire générale, avec les explications de Urs Kramer, qui ont été remaniées et étendues (au total, 225 pages), constituent la partie la plus importante de cette livraison complémentaire. D'autres parties du Recueil ne sont concernées par ces modifications que dans une moindre mesure.

Dans la partie D – Droit international – le texte de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la version du Protocole de modification du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est également reproduit. La 19^{ème} livraison complémentaire comporte les explications de Wolfgang Kunz en ce qui concerne les Appendices F (Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international) et G (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international). Le fait que le commentaire des deux Appendices techniques suit immédiatement la publication du simple texte de la convention, répond apparemment à un besoin d'information particulier dans ce domaine et doit donc être salué. Il peut toutefois être constaté que les explications se limitent, dans une large mesure, de rendre le rapport de l'Office central sur la révision de la COTIF et le Rapport explicatif relatif aux textes adoptés par la 5^{ème} Assemblée générale (document AG 5/6)¹, malheureusement sans indiquer la source.

Le « Droit ferroviaire » se développe en un recueil volumineux des réglementations concernant les différentes relations juridiques dans le domaine ferroviaire et devient une aide précieuse pour toutes les personnes spécialisées dans le domaine ferroviaire. (Traduction)

1 V. www.otif.org, Publications, COTIF (3.6.1999), Rapports explicatifs relatifs aux Règles uniformes APTU et ATMF

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° 3116/2006, p. 88/89 – Transport Fer-terre. Statut juridique (M. Tilche)

Idem, n° 3118/2006, p. 119-122 – « Sous-traitance » et commission : inséparables (M. Tilche)

Idem, n° 3121/2006, p. 179 – CMR. Transporteurs successifs (M. Tilche)

Idem, n° 3122/2006, p. 195/196 – Transport de conteneurs. Source de problèmes (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 1/2006, p. 2-4 – De l'Atlantique à l'Oural avec un seul document de transport : la lettre de voiture CIM/SMGS / Vom Atlantik zum Ural mit einem einzigen Beförderungsdokument : dem Frachtbrief CIM/SMGS / From the Atlantic to the Urals with a single transport document: the CIM/ SMGS consignment note (H. Trolliet, E. Evtimov) ; p. 5/6 – Affaire IATA/ELFAA : l'arrêt de la CJCE délimite clairement les domaines d'application du droit communautaire dérivé et de la Convention de Montréal / Das Urteil des EuGH zur Abgrenzung der Regelungsbereiche des sekundären EG-Rechts und des Montrealer Übereinkommens / The judgment of the ECJ on the boundary between the regulatory scope of secondary community law and the Montreal Convention

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 17/2006, S. 11 – Instandhalten statt haften. Neues Eisenbahnrecht COTIF 1999 bringt Wagenhaltern ein eher geringes Verschuldensrisiko (S. Lohmeyer)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N° 6/2005, p. 801-809 – Aktivlegitimation und Regressverfolgung in Deutschland, dargestellt am Beispiel der CMR (K.-H. Thume); p. 811-822 – Aktivlegitimation und Regressvoraussetzungen betreffend Transport- und Versicherungsrechtliche Ansprüche nach österreichischer Rechtslage und Rechtsprechung (W. Walch)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 12/2005, S. 32-33 und Nr. 1/2006, S. 31-34 – Fragen + Antworten. Arbeiten an den ADR/RID/ADN-Änderungen für 2007 erfolgreich beendet – Ergebnisbericht (J. Conrad)

Idem, Nr. 2/2006, S. 32-34 – Abschied vom Tarif (J. Conrad)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2/2006, S. 45-49 –
Versicherungen des gewerblichen Eisenbahnverkehrs
(R. Freise)

Uniform Law Revue/Revue de droit uniforme, Rome,
Unidroit, 2005-4, p. 785-823 – Rescuing the Rome
Convention of 1952 : Six Decades of Effort to Make a
Workable Regime for Damage Caused by Foreign
Aircraft to Third Parties (M. Jennison)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 1/2006, S. 17-20
– Nutzung der Eisenbahn-Korridore für weitergehende
Erleichterungen beim Grenzübertritt (S. Schimming)