



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

2/2006

114^e Année • Avril - Juin

Sommaire

Communications de l'Office central

Ratification du Protocole 1999

Turquie, p. 21

Entrée en vigueur du Protocole 1999, p. 21

Ratification et approbation du Protocole 1999

Bosnie-Herzégovine, France, Royaume-Uni et Luxembourg, p. 22

Application de fait

Grèce, p. 22

Liste des lignes CIV, p. 22

Liste des lignes CIM, p. 22

Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV, p. 23

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM, p. 23

Liste des lignes ferroviaires CIM, p. 23

Organes de l'OTIF

Comité administratif

105^{ème} session – Berne, 10/11.5.2006 – p. 23

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

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

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

7^{ème} réunion – Londres, 6/7.4.2006 – p. 24

Coopération avec les organisations et associations internationales

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Session d'experts sur le thème du « SMPS »

Almaty, 16-19.5.2006, p. 26

CIT - OSJD

Lettre de voiture CIM/SMGS – Groupe juridique

Berne, 24/25.1, 4/5.4 et Varsovie, 6/7.6.2006, p. 28

Jurisprudence

Areopag (Grèce) - Arrêts du 17.5.2004 et 10.1.2005 - Réexpédition – Défendeur (Qualité de -) - p. 28

Informations diverses

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

Hanovre, 6/7.4.2006, p. 30

Séminaire : "European Railway Legislation for the 21st century"

Olomouc, 12.4.2006, p. 30

II^{ème} congrès international des transports

Castellón de la Plana (Espagne), 3-5.5.2006, p. 31

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

Prague, 22-24.5.2006, p. 31

Bibliographie

Beck'scher AEG Kommentar (Commentaire Beck sur la Loi générale relative aux chemins de fer - AEG), Editeurs **Dr Georg Hermes et Dr Dieter Sellner, avocat**, p. 32

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 33

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

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

2/2006

114^e Année – Avril - Juin

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

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

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

Communications de l'Office central

à l'entrée en vigueur des décisions de la 5^{ème} Assemblée générale sont, par conséquent, remplies.

Ratification du Protocole 1999

Turquie

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), la Turquie a déposé, le 3 avril 2006, son instrument de ratification du Protocole 1999 auprès du Dépositaire provisoire.

Etant donné que la Turquie est le 27^{ème} Etat membre à avoir ratifié le Protocole, elle a fait courir le délai qui mène à l'entrée en vigueur de la nouvelle version de la Convention. La Turquie a ainsi démontré de nouveau qu'elle attache une importance essentielle au trafic ferroviaire. Par des initiatives nouvelles inlassables pour la création de nouvelles relations ferroviaires entre l'Europe et l'Asie centrale, d'une part, mais aussi vers le Proche et le Moyen Orient, d'autre part, la Turquie est devenue un point central pour la création et le développement de tels trafics.

Ainsi plus des deux tiers des Etats membres, ont ratifié, accepté ou approuvé le Protocole 1999 ou y ont adhéré. Les conditions de l'article 20, § 2 COTIF 1980 relatives

Entrée en vigueur du Protocole 1999

Le Secrétariat de l'OTIF (Dépositaire provisoire) a communiqué aux Etats membres, le 5 avril 2006, le dépôt du 27^{ème} instrument de ratification concernant le Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), suite auquel les conditions de l'article 20, § 2 COTIF 1980 sont remplies. Conformément à l'article 4, § 1 du Protocole 1999, celui-ci entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui de cette communication, c'est-à-dire le **1^{er} juillet 2006**. En ce qui concerne les conséquences juridiques de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 dans l'hypothèse où les Etats n'auraient pas tous ratifié à temps le Protocole de Vilnius, il est renvoyé à la 7^{ème} Assemblée générale, document final, ch. 7.3 et annexe 2 (v. Bulletin 4/2005, p. 52-54).

Conformément à la COTIF 1999, l'Assemblée générale doit être convoquée au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius. L'Office central (remplacé, à compter du 1.7.2006, par le Secrétaire général) a convoqué la 8^{ème} Assemblée générale, le 6 juin 2006, pour les 6 et 7 septembre 2006.

Ratification et approbation du Protocole 1999

Bosnie-Herzégovine, France,
Royaume-Uni et Luxembourg

En application de l'article 20, § 1 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et de l'article 3, § 2 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la COTIF (Protocole 1999), la Bosnie-Herzégovine, le 16 mai 2006, et la France, le 29 mai 2006, ont déposé auprès du Dépositaire provisoire leur instrument de ratification, respectivement d'approbation du Protocole 1999. Par ailleurs, le Royaume-Uni et le Luxembourg ont déposé, le 29 juin 2006, leurs instruments de ratification.

Les conditions de l'article 20, § 2 COTIF 1980 relatives à l'entrée en vigueur des décisions de la 5^{ème} Assemblée générale ont déjà été remplies avec le dépôt du 27^{ème} instrument de ratification. Le Protocole 1999 entre en vigueur, pour les Etats qui ont déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation auprès du Dépositaire provisoire avant cette date, le 1^{er} juillet 2006. Cela vaut également pour les Etats membres qui ont adhéré à la COTIF après l'ouverture à la signature du Protocole 1999 et avant son entrée en vigueur (Lettonie et Serbie).

Un aperçu „Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur“ est publié sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org, v. sous „Publications“, COTIF 3.6.1999). Cet aperçu indique également quels Etats membres ont fait quelles déclarations et quelles réserves.

Application de fait

Grèce

Avec l'entrée en vigueur du Protocole 1999 et donc de la COTIF 1999, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue en trafic avec et entre les Etats membres qui n'ont pas déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant l'entrée en vigueur.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué au Secrétariat, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, qu'ils appliquent les modifications décidées par la 5^{ème} Assemblée générale (application de fait, v. art. 20, § 3, al. 2 COTIF 1980).

L'Ukraine a fait une telle déclaration en ce qui concerne les Règles uniformes CIM (v. Bulletin 3/2005, p. 39).

La Grèce a, par ailleurs, communiqué, le 28 juin 2006, qu'elle appliquera les Règles uniformes CIV et CIM en trafic avec et entre les Etats membres ayant ratifié, accepté ou approuvé le Protocole de Vilnius, ou qui y ont adhéré.

Liste des lignes CIV

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 60 du 1^{er} juin 2006

Etant donné que la COTIF 1999 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2006, les chapitres des Etats membres suivants qui ont ratifié le Protocole 1999 ou qui ont adhéré à la COTIF après l'ouverture à la signature du Protocole 1999 mais avant son entrée en vigueur (art. 3, § 4 du Protocole 1999) sont retirés de la liste des lignes : Albanie, Allemagne, Autriche, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Iran, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Macédoine (ERJ), Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Syrie, République Tchèque, Tunisie et Turquie.

La liste des lignes CIV conformément à la COTIF 1980 n'est plus publiée, étant donné qu'elle ne revêt plus d'importance pour l'application des RU CIV, mais sert uniquement à calculer les contributions d'une partie des Etats membres.

Liste des lignes CIM

(Edition du 1^{er} mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 76 du 1^{er} juin 2006

Etant donné que la COTIF 1999 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2006, les chapitres des Etats membres suivants qui ont ratifié le Protocole 1999 ou qui ont adhéré à la COTIF après l'ouverture à la signature du Protocole 1999 mais avant son entrée en vigueur (art. 3, § 4 du Protocole 1999) sont retirés de la liste des lignes : Albanie, Algérie, Allemagne, Autriche, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Iran, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Macédoine (ERJ), Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie et Monté-

négro, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Syrie, République Tchèque, Tunisie et Turquie. En outre, les chapitres des Etats membres qui ont formulé – sans avoir déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion concernant le Protocole 1999 - une déclaration conformément à l'article 20, § 3 COTIF 1980 (application de fait), sont également retirés.

La liste des lignes CIM conformément à la COTIF 1980 n'est plus publiée, étant donné qu'elle ne revêt plus d'importance pour l'application des RU CIM, mais sert uniquement à calculer les contributions d'une partie des Etats membres.

Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire de l'Office central no 1 du 1^{er} juin 2006

Les chapitres des Etats membres suivants sont inscrits au 1^{er} juillet 2006 dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV : Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Finlande, France, Norvège, Pays-Bas, Suisse et Turquie.

Voir COTIF 1999, article 24, § 1.

Lettre circulaire du Secrétaire général no 2 du 3 juillet 2006

Chapitre « Royaume-Uni »

Etant donné que le Royaume-Uni a déposé l'instrument de ratification du Protocole 1999, le 29 juin 2006, le chapitre Royaume-Uni est inclus dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV conformément à l'article 24, § 1 COTIF 1999.

Voir COTIF 1999, article 24, § 1.

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire de l'Office central no 1 du 1^{er} juin 2006

Les chapitres des Etats membres suivants sont inscrits

au 1^{er} juillet 2006 dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM : Allemagne, Algérie, Danemark, Finlande, France, Lituanie, Pologne, Roumanie, Suisse et Turquie.

Voir COTIF 1999, article 24, § 1.

Lettre circulaire du Secrétaire général no 2 du 3 juillet 2006

Chapitre « Royaume-Uni »

Etant donné que le Royaume-Uni a déposé l'instrument de ratification du Protocole 1999, le 29 juin 2006, le chapitre Royaume-Uni est inclus dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM conformément à l'article 24, § 1 COTIF 1999.

Chapitre « Pologne »

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

Voir COTIF 1999, article 24, §§ 1, 3, 5.

Liste des lignes ferroviaires CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire de l'Office central no 1 du 1^{er} juin 2006

Seul le chapitre « Ukraine » est inscrit au 1^{er} juillet 2006 dans la liste des lignes ferroviaires CIM.

Voir COTIF 1999, article 24, § 2.

Organes de l'OTIF

Comité administratif

105^{ème} session

Berne, 10/11 mai 2006

Le Comité administratif, dans la nouvelle composition décidée par la 7^{ème} Assemblée générale pour la période 2006-2010 (v. Bulletin 4/2005, p. 51 et p. 56), s'est réuni à Berne, les 10 et 11 mai 2006, sous la Présidence de M. Carlos del Olmo Morand (Espagne).

La 105^{ème} session sera très probablement la seule session

que le Comité administratif tiendra au cours de cette période, puisque la 8^{ème} Assemblée générale, qui se tiendra à Berne les 6 et 7 septembre 2006, désignera un nouveau Comité administratif (membres et membres suppléants) selon la COTIF 1999, dont le mandat devrait débiter le 1^{er} octobre 2006.

Pour l'essentiel, les discussions ont porté sur la préparation de la 8^{ème} Assemblée générale. Dans ce cadre, le Comité administratif a examiné des questions telles que le lieu, la date, la durée, l'ordre du jour et la Présidence de l'Assemblée générale. Il a, par ailleurs, traité des questions particulièrement importantes que sont les questions financières liées à l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius (application de l'article 26 de la COTIF 1999, application de l'article 6, § 7 du Protocole 1999 et conséquences budgétaires pour 2007 et 2008). Le Comité a aussi approuvé le projet de rapport d'activité du Comité administratif à l'Assemblée générale. Il a enfin arrêté des propositions relatives, d'une part à la composition du Comité administratif pour la prochaine période et, d'autre part, à la fixation pour la période 2007 à 2012 du montant maximal que peuvent atteindre les dépenses durant chaque période budgétaire.

Quant au reste, le Comité administratif a approuvé le Rapport de gestion et le Rapport de gestion financière 2005. Il a fixé le taux kilométrique qui constitue la base pour le calcul des contributions définitives 2005 à Frs. 6.60. Le résultat de l'exercice 2005 s'est soldé par un excédent de produits de Frs. 408'766.73 qui sera versé au Fonds de réserve.

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

La 106^{ème} session du Comité administratif se tiendra à Berne, les 29 et 30 novembre 2006.

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

Londres, 6/7 avril 2006

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

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

7^{ème} réunion

Londres, 6/7 avril 2006

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

Détection de déraillement (v. Bulletin 2/2005, p. 30-31)

Le représentant de la Suisse a décrit les développements et l'état actuel des détecteurs de déraillement utilisés en Suisse et il a expliqué qu'une plage de tolérance de 5 g doit être maintenue étant donné les variations possibles de la pression de la conduite principale, des variations possibles de la température et des tolérances d'usinage. En raison des déclenchements intempestifs, non seulement le seuil inférieur mais aussi le seuil supérieur ont ainsi été relevés de 1,5 g. Si l'essai devait se dérouler de manière positive avec les détecteurs de déraillement ainsi ajustés, la Suisse proposera une adaptation de la Fiche UIC 541-08.

Lors de la discussion qui suivit, il a en particulier été à nouveau fait remarquer qu'un équipement avec des détecteurs de déraillement mécaniques ne peut alors être prescrit que lorsque des déclenchements intempestifs peuvent être exclus dans l'exploitation ferroviaire globale, en raison des conséquences négatives, et qu'il est prouvé qu'avec des seuils plus élevés un déraillement peut aussi être détecté de manière sûre.

Considérant que la Commission d'experts du RID ne peut décider seule de l'utilisation de détecteurs de déraillement mécaniques pneumatiques que pour les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses et que pour l'utilisation de détecteurs de déraillement électroniques une infrastructure est nécessaire et qui est utilisée également pour d'autres domaines et est ainsi de la compétence de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), une demande de collaboration avec l'ERA dans ce domaine a à nouveau été revendiquée. Cette collaboration est aussi également

nécessaire parce qu'il y a aussi lieu de réfléchir à un équipement d'autres wagons avec des détecteurs de déraillement. Pour la suite des travaux, le groupe de travail a considéré qu'il est urgemment nécessaire que l'ERA se prononce sur l'utilisation de la télématique.

Il a été décidé de continuer de suivre les développements dans le domaine des détecteurs de déraillement mécaniques pneumatiques en Suisse. Lors de la prochaine réunion du groupe de travail, il y aura en outre lieu de procéder à une discussion sur les détecteurs de déraillement électroniques avec des représentants de l'industrie.

Télématique (v. Bulletin 2/2005, p. 31-32)

Le représentant de l'Allemagne a informé sur l'état actuel du Projet MITRA de l'UE (**M**onitoring and **I**ntervention for the **T**ransportation of Dangerous Goods - Surveillance et intervention lors du transport de marchandises dangereuses). Ce projet contient les composants principaux suivants : localisation de véhicules, visualisation bidimensionnelle et tridimensionnelle du lieu de l'accident, possibilités supplémentaires d'obtenir des informations sur le véhicule et le chargement, intégration de banques de données sur les marchandises dangereuses pour des données liées à la matière, « remise » d'un transport entre deux centres afin de rendre possible une surveillance sans failles également au-delà des frontières des pays, alerte par commutateur de panique, capteurs ou annonces extérieures. En plus des informations sur les marchandises dangereuses transportées, les forces d'intervention reçoivent des informations sur le lieu exact de l'accident et peuvent le cas échéant ordonner une évacuation rapide. En tenant compte des données sur les conditions météorologiques, il peut être en outre procédé à des calculs de scénarios d'extension.

Le groupe de travail a salué ce projet étant donné qu'il contient une série de projets de recherche et également des solutions télématiques actuellement utilisées dans la pratique, souvent uniquement des applications spécifiques, partiellement également que pour un mode de transport. Cela empêche la formation d'une chaîne intermodale continue d'informations et de surveillance, telle qu'elle est nécessaire pour le transport de marchandises dangereuses. Une approche de solution envisageable à l'avenir devrait cependant se situer au centre d'un cadre d'actions, tant pour la prévention que pour limiter également les dommages par des mesures immédiates et appropriées en cas de dommage. Le représentant de l'Allemagne a accepté d'élaborer un document de discussion pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, dans lequel seront

présentés les exigences pour un système de télématique du point de vue des marchandises dangereuses ainsi que les intervenants potentiels et les avantages pour ces intervenants. Après discussion y relative au sein de la Commission d'experts du RID, ce papier de discussion doit être transmis à la Réunion commune car un tel système n'est en principe judicieux que si il peut être utilisé intermodalement.

Réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses

Le groupe de travail était convenu que le RID accorde déjà la possibilité aux Etats membres de fixer des limitations de vitesse ponctuelles, dont la nécessité doit être prouvée. Etant donné qu'en Europe il n'existe aucun réseau séparé pour le trafic des voyageurs et des marchandises, une limitation générale de vitesse pour les trains complets de marchandises dangereuses aurait des conséquences négatives considérables sur le trafic des voyageurs et des marchandises, car une augmentation des processus de freinage et d'accélération, en plus d'une élévation de la consommation d'énergie et de l'usure, conduirait également à une élévation du risque. Pour les raisons évoquées le groupe de travail n'a pas approuvé une limitation générale de vitesse. Il a recommandé d'ajourner ce thème jusqu'à que soient soumises de nouvelles propositions et une évaluation quantifiée des avantages et des inconvénients.

Contournement des centres urbains à forte densité et des gares

Pour ce point également le groupe de travail était convenu que le RID accorde déjà la possibilité aux Etats membres de fixer des contournements des centres urbains à forte densité, dont la nécessité doit être prouvée. Dans ce cas il faudrait cependant procéder à une comparaison du risque, afin d'éviter que le contournement conduit à une élévation du risque par exemple en raison des nombreux passages à niveau de même hauteur. Dans beaucoup de cas cela ne sera possible que par la construction de nouvelles lignes pour contourner les centres urbains. Le groupe de travail a recommandé d'ajourner ce thème jusqu'à que soient soumises de nouvelles propositions et une évaluation quantifiée des avantages et inconvénients d'une telle mesure.

Gestion des cas d'urgence et listes des données sur les matières dangereuses

Le groupe de travail a considéré le thème « Gestion des cas d'urgence » comme liquidé étant donné que les obligations des intervenants seront déjà suffisamment

réglées à partir de 2007 et que dans beaucoup d'Etats une transposition de ces prescriptions a déjà été opérée.

La liste des données sur les matières dangereuses a été considérée par le groupe de travail comme un moyen de travail potentiel afin de rendre possible une formation spécifique des forces d'intervention sur les marchandises dangereuses dans leur domaine. Pour l'élaboration d'une telle liste des données sur les matières dangereuses, les données peuvent être tirées des données que le transporteur doit communiquer au gestionnaire de l'infrastructure à partir de 2007. Le groupe de travail a recommandé de ne reprendre aucune prescription concrète dans le RID, étant donné que dans différents Etats des règlements nationaux existent déjà dans le domaine de la protection civile.

Fuites de gouttes (v. Bulletins 2/2005, p. 32 et 4/2005, p. 61)

Le représentant des Pays-Bas a souhaité recevoir des indications du groupe de travail, afin de savoir si une épreuve de pression doit être prescrite pour l'obturateur intérieur, ou si, après le remplissage ou la vidange, une vidange des dispositifs de remplissage et de vidange doit être prescrite.

De l'avis du représentant de l'Allemagne, une grande partie des fuites de chargement pourrait être évitée si les prescriptions existantes seraient précisées, avec pour objectif qu'aucun reste de chargement ne devrait se trouver dans les dispositifs de remplissage et de vidange.

Plusieurs délégations ont confirmé que dans leur pays des fuites de gouttes ont été constatées. Elles étaient cependant d'avis qu'il s'agissait en l'occurrence de problèmes non importants qui pourraient être également résolus individuellement. En cas de reprise de prescriptions complémentaires dans la réglementation, il ne faudrait formuler que l'objectif de protection, et non cependant des mesures individuelles qui, en outre, ne sont pas applicables pour tous les types de construction de soupapes.

Il a également été relevé qu'avec les modifications 2007, l'on a repris une précision selon laquelle le dernier obturateur doit être étanche de manière que la matière soit retenue sans perte. Le dernier obturateur a jusqu'à maintenant été partiellement interprété en tant que fermeture étanche aux poussières.

Le groupe de travail était d'avis qu'il faudrait procéder à des recherches précises sur les classes concernées et sur les quantités qui ont fui par rapport aux quantités transportées. Il faudrait en outre rechercher si des défaillances techniques ou humaines ont été constatées.

Il faudrait finalement examiner si les prescriptions pour le remplisseur sont suffisantes ou si il y a lieu de procéder à une précision en ce qui concerne la vidange complète des dispositifs de remplissage et de vidange.

Position du wagon dans le train (Règle du wagon protecteur)

Le groupe de travail était d'avis qu'avant de traiter plus avant de cette problématique, il faudrait attendre la discussion qui aura lieu dans le cadre d'un nouveau groupe de travail de la Réunion commune sur le BLEVE (Explosion de vapeurs en expansion provenant d'un liquide en ébullition) et d'autres situations de catastrophe.

L'UIC s'est déclarée disposée à effectuer une étude sur les avantages et les inconvénients des wagons protecteurs dans une composition de train.

Prochaine réunion

L'Allemagne s'est déclarée disposée à organiser la prochaine réunion du groupe de travail en avril 2007 à Munich où sont établies différentes entreprises de la technique ferroviaire.

Coopération avec les organisations et associations internationales

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Session d'experts sur le thème du « SMPS »

Almaty, 16-19 mai 2006

L'objet de réglementation de l'Accord concernant le transport international des voyageurs par chemins de fer, avec l'instruction de service correspondante dans la teneur actuelle correspond à peu près aux Règles uniformes (RU) CIV 1980 avec les tarifs internationaux et les dispositions d'exécution établies par le Comité international des transports ferroviaires (CIT).

Etant donné que des réformes dans le domaine ferroviaire sont également en cours dans les Etats membres de l'OSJD, une session des fondés de pouvoirs a confirmé, fin 2005, la nécessité d'une révision du SMPS et a ainsi suivi une recommandation de la session d'experts qui s'est tenue du 17 au 20 mai à Pilsen (République tchèque).

Déjà un an plus tôt a été lancée la révision de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer. Une séparation entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et les prestations de services de transport est effectuée surtout dans les Etats membres de l'OSJD qui sont également Etats membres de l'Union européenne, mais aussi dans quelques autres Etats. La version actuellement applicable des Accords SMPS et SMGS ne correspond pas à ces nouvelles conditions.

Sur la base du plan de coopération entre l'OTIF et l'OSJD, une représentante du Secrétariat de l'OTIF a participé – comme l'année précédente – à la session d'experts de la II^{ème} Commission de l'OSJD, qui s'est tenue du 16 au 19 mai 2006 à Almaty (Kazakhstan) et dont l'objet était tant le développement que la révision du SMPS.

Les réglementations détaillées du SMPS nécessitent souvent des adaptations. De telles adaptations de détail sont effectuées et mises en œuvre tous les ans. Dans le cadre de la révision, il s'agit, en revanche, d'adaptations plus importantes en relation avec les bouleversements ayant lieu dans le domaine ferroviaire. Les discussions portant sur ces adaptations s'étendront probablement sur plusieurs années.

En plus des modifications en relation avec la réorganisation dans le domaine ferroviaire, des délibérations ont été entamées au sujet de deux thèmes qui jusqu'à présent, ne sont pas réglés dans le SMPS, à savoir la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs et la responsabilité en cas de retard ou de suppression de trains internationaux.

En ce qui concerne la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, une nouvelle disposition a été adoptée en 2005, selon laquelle le chemin de fer est responsable pour le dommage occasionné par le fait que le voyageur a été tué, blessé ou que son intégrité physique ou psychique a été atteinte en raison d'un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire alors qu'il se trouvait à bord de la voiture de chemin de fer ou qu'il était en train d'y monter ou d'en descendre. En ce qui concerne la procédure et l'étendue du dédommagement, il est renvoyé au droit national. Cette nouvelle disposition est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2006.

Les délibérations concernant une nouvelle disposition relative à la responsabilité en cas de retard et de suppression de trains internationaux n'ont pas encore pu être achevées. Il existe certes un projet de texte qui a été discuté par la session d'experts en 2005 et par un groupe de travail temporaire cette année. Il ne semble toutefois

pas que cette disposition puisse être adoptée prochainement. Elle continuera à être examinée dans le contexte de la révision.

En tant que base pour le travail de la session d'experts à Almaty portant sur la révision du SMPS ont servi d'une part une analyse comparative des textes du SMPS et des RU CIV 1999 (préparée par la Pologne en coopération avec le Bélarus, la Lituanie, la Lettonie et l'Ukraine) et d'autre part des propositions de la Russie portant sur une nouvelle version des articles 1-8 du SMPS. Lors de la préparation de l'analyse comparative, la Pologne s'est appuyée sur la traduction russe de la COTIF 1999, publiée par l'Office central.

Une proposition de la Pologne visait à maintenir dans le SMPS uniquement les réglementations essentielles concernant la relation contractuelle entre le transporteur et le voyageur, tel que cela est le cas dans les RU CIV et de transférer toutes les réglementations de détail soit dans l'instruction de service ou dans d'autres manuels de réglementation (à créer), comme par exemple des conditions générales de transport. La majorité s'est toutefois prononcée en faveur de la conception actuelle d'une réglementation détaillée et a considéré qu'une telle restructuration n'était pas appropriée.

Selon les décisions de la session d'experts, qui devraient encore être adoptées par la II^{ème} Commission de l'OSJD (droit de transport), de nouveaux termes devront être introduits dans le SMPS, entre autres ceux de « voyageur », « transporteur », « détenteur » ou « exploitant de voitures ferroviaires », « infrastructure ferroviaire », « gestionnaire d'infrastructure » et « participant au processus de transport ». L'obligation de transporter doit être maintenue.

Pour la suite des travaux, la session d'experts a élaboré un plan de travail dans lequel la participation de l'OTIF est à nouveau prévue. L'OTIF participe à ces sessions certes uniquement avec voix consultative. Elle peut toutefois apporter une contribution, notamment en ce qui concerne la reprise proposée de certaines dispositions des RU CIV, au moyen d'indications correspondantes sur les relations et le fond de ces dispositions. (Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Lettre de voiture CIM/SMGS

Groupe juridique

*Berne, 24/25 janvier, 4/5 avril
et Varsovie, 6/7 juin 2006*

Un modèle de lettre de voiture et un guide correspondant ont été élaborés dans le cadre d'un projet commun (v. Bulletin 4/2005, p. 66). L'un et l'autre ont été approuvés, dans le courant des premiers mois de l'année 2006, non seulement par les organes directeurs des deux organisations, mais aussi par les autorités douanières compétentes de chaque côté, de manière à ce que la lettre de voiture CIM/SMGS sera disponible à compter du 1^{er} septembre 2006 et pourra être utilisée à la fois comme document de transport et document douanier.

La lettre de voiture CIM/SMGS constitue une contribution à la facilitation du trafic ferroviaire entre les Etats membres de la COTIF et les Etats membres de l'OSJD. Nonobstant ce progrès, il existe toujours deux régimes de responsabilité distincts, à savoir la CIM et le SMGS. Ce fait signifie des difficultés et des inconvénients pour les clients. Pour y remédier, un groupe juridique a été créé, dans lequel travaillent respectivement un/e juriste des chemins de fer oeuvrant dans les corridors paneuropéens II et III, du CIT, de l'OSJD et de l'OTIF.

Il a tout d'abord décidé d'élaborer un précis en ce qui concerne la responsabilité CIM-SMGS en tant que source d'information qui pourra servir aux parties au contrat lors de l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dès le 1^{er} septembre 2006. Dans un deuxième temps, des dispositions de responsabilité harmonisées sur une base contractuelle devront être créées pour certaines relations de trafic.

L'ensemble des trois sessions du groupe juridique, qui se sont tenues au cours du premier semestre 2006 avec la participation de la représentante de l'OTIF, ont été consacrées au guide relatif à la responsabilité CIM-SMGS. Un tableau comparatif des différentes dispositions en matière de responsabilité CIM/SMGS, élaboré par le chemin de fer ukrainien (UZ) constituait le point de départ des travaux. Pour ces travaux, l'UZ s'est basé

sur la traduction russe de la COTIF 1999 et sur une liste des dispositions en matière de responsabilité de la CIM, mise à disposition par l'OTIF. Dans le courant des délibérations, des commentaires ont été introduits, dans lesquels les conclusions résultant de la comparaison des textes sont brièvement résumées. Sur la base de ce travail a été établie une synthèse des principes de base les plus importants et des différences entre les deux régimes de responsabilité. Les deux parties du guide, le tableau comparatif et la synthèse ont été remaniés lors de la session du groupe juridique à Varsovie (6/7.6.2006) et devront être approuvés par le groupe de pilotage (Košice, 11.7.2006).

Dans cette, pour le moment, dernière session du groupe de travail, la représentante des chemins de fer lettons, à laquelle il a été fait appel pour la suite des travaux, a informé sur l'état actuel des travaux de révision du SMGS. Une modification du SMGS, avec pour but de l'adopter en tant que convention internationale au niveau gouvernemental, fait encore l'objet de discussions. Actuellement, le groupe de travail temporaire « Revision du SMGS », sous la responsabilité de la Russie et de la Lettonie, est d'avis que le SMGS devrait uniquement régler la relation entre le client et le transporteur ; tout ce qui concerne la technologie du transport (déroulement de l'exploitation) devrait être réglé à un niveau inférieur. La révision n'est qu'à ses débuts et il n'est pas encore possible de juger quand elle sera achevée. Entre-temps, il est possible d'observer quelles nouveautés des RU CIM ont fait leurs preuves. Dans la mesure où s'impose la conception soutenue par le groupe de travail temporaire, le texte du SMGS pourrait, à l'instar de la révision des RU CIM, être condensé et une liberté contractuelle accrue pourrait être créée.

(Traduction)

Jurisprudence

Areopag (Cour de Cassation, Grèce)

Arrêts du 17 mai 2004¹ et du 10 janvier 2005²

Le fait que, pour des raisons pratiques, deux lettres de voiture ont été établies pour un même envoi en raison d'une réexpédition, n'empêche pas le destina-

1 Arrêt n° 578/2004

2 Arrêt n° 17/2005

taire de faire valoir ses droits vis-à-vis du chemin de fer destinataire final, indépendamment de la question de savoir au cours de quelle partie du transport le dommage a été occasionné³.

Cf. articles 35, § 2 et 55, § 3 CIM 1980⁴

Sommaire :

Une entreprise grecque avait confié au chemin de fer allemand le transport, à Athènes (Grèce), de marchandises qu'elle avait achetées en Allemagne. Le transport fut effectué par plusieurs envois à wagons complets. Pour chaque envoi, les marchandises étaient chargées sur les wagons par la société allemande venderesse, à ses installations terminales embranchées à Crailsheim et à Euskirchen (Allemagne). Des sceaux étaient apposés sur toutes les portes des wagons conformément à la législation allemande. Les wagons étaient transportés d'Allemagne à Sopron (Hongrie), où, sans être ouverts, ils étaient raccordés à d'autres trains à destination d'Athènes. Le transport était couvert par deux lettres de voiture, la première pour l'envoi d'Allemagne en Hongrie et la deuxième pour l'envoi de suite en Grèce. A destination de tous les envois, il fut constaté que certains sceaux avaient été violés et remplacés par d'autres, d'origine hongroise, grecque, et yougoslave ou bulgare, selon l'itinéraire suivi pour chaque envoi ; ... il fut chaque fois constaté que bon nombre des colis envoyés avaient été volés. A la suite de la réception de chaque envoi, la société grecque, ayant droit aux marchandises transportées, a assigné la société de chemin de fer de Grèce (OSE) en tant que chemin de fer destinataire, par des actions successives devant le Tribunal d'Athènes. Malgré tous les moyens de défense et fins de non recevoir invoqués, la OSE fut condamnée à la réparation du préjudice subi par l'ayant droit, et les pourvois formés contre les arrêts de la Cour d'appel d'Athènes (arrêts n° 6634/2001, 4529/2002 et 8206/2002 respectivement, non publiés) furent rejetés par l'Aréopage.

Parmi les nombreux moyens invoqués par la défenderesse au cours des trois procès, une fin de non recevoir retiendra ici notre attention : La OSE prétendait que, puisqu'il y avait une lettre de voiture pour chacun des tronçons (Allemagne – Hongrie – Grèce), chaque envoi

était couvert par deux contrats de transport, dont ce n'était qu'au deuxième qu'elle était partie. Elle prétendait en outre que les vols avaient eu lieu déjà avant l'arrivée des wagons à Sopron (Hongrie), et non pendant leur transport de Sopron à Athènes. Par conséquent, suivant l'argumentation de la OSE, elle ne pourrait pas être responsable, en tant que chemin de fer de destination en vertu de l'article 55, § 3 des RU CIM, pour les dommages survenus au cours de l'exécution d'un contrat auquel elle ne participait pas (cf. article 35, § 2) ! L'argumentation repose vraisemblablement sur une fausse interprétation de l'article 12, § 1, al. 2, selon lequel "une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi". De cette disposition se déduit légitimement la proposition inverse, à savoir que "chaque envoi doit être couvert par une lettre de voiture". Mais la défenderesse fait un pas davantage pour en dégager que "chaque envoi doit être couvert par *une seule* lettre de voiture", et pour en conclure, en conséquence, qu'il y a autant d'envois que de lettres de voiture. Voilà comment elle arrive, vraisemblablement, à sa conclusion, certes judicieuse, mais fausse.

L'Aréopage aurait pu tout simplement rejeter ce moyen comme non fondé, car il avait été établi par les juges du fond que les vols avaient eu lieu pendant le transport de Hongrie en Grèce. Néanmoins, avant de le faire, il procède à sa réfutation en droit, au motif que, malgré l'établissement de deux lettres de voiture, il s'agissait d'un seul envoi pour lequel la OSE était le chemin de fer destinataire. Les marchandises n'avaient pas été déchargées, déposées et rechargées à Sopron, mais seuls les wagons avaient été raccordés à d'autres trains, sous la responsabilité du chemin de fer local. Une telle procédure est habituelle : les wagons à destination des pays balkaniques sont rassemblés à Sopron, distribués selon le pays de leur destination, et chargés sur des trains à destination de ce pays ; et, pour des raisons pratiques, deux lettres de voiture sont établies, une pour chaque tronçon, ce qui n'affecte pas pour autant l'unité du contrat de transport international.

Envisageant donc la fonction économique du contrat de transport et de la lettre de voiture, la Haute juridiction redonne son sens aux dispositions de l'article 12, § 1, al. 1 et arrive à une judicieuse application de l'article 55, § 3, réfutant une argumentation qui, bien que soutenable juridiquement, était étrangère à la réalité commerciale.

(Extrait de : Revue de droit uniforme, publication de l'Institut international pour l'unification du droit privé - Unidroit, Rome, N° 2005-4, p. 927-929, mit folgenden Quellenangaben: *Dikaio Epikheiréseon kai Etairiôn (Droit des entreprises et des sociétés)*, 10 (2004) 1285, 11 et (2005) 699 & 832, respectivement. *Sommaire*

3 Principe directeur de la rédaction du Bull. transp. int.; cf. Les arrêts de la Cour d'appel d'Athènes publiés dans le Bulletin 1/2004, p. 20-23.

4 Remarque de la rédaction du Bull. transp. int. : L'article 12, § 1 CIM également cité dans l'arrêt ne traite pas de la question d'une réexpédition, mais définit uniquement que la lettre de voiture ne peut avoir pour objet que le chargement d'un seul wagon.

aimablement communiqué par M. Georgios Panopoulos
(Traduction)

Informations diverses

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

COTIF – Le nouveau droit de transport ferroviaire de marchandises international

Hanovre, 6/7 avril 2006

Eu égard à la prochaine entrée en vigueur de la COTIF 1999, le 1^{er} juillet 2006, l'Académie VDV a de nouveau organisé un séminaire dans le but de présenter aux principaux acteurs du marché les règles uniformes essentielles pour le transport international ferroviaire des marchandises ainsi que les modifications par rapport à la COTIF 1980 et d'élargir leurs connaissances.

Le séminaire s'est adressé en premier lieu aux membres des comités de direction, aux gérants et cadres issus du domaine de l'économie des chargeurs et des entreprises ferroviaires de fret oeuvrant dans le transport international des marchandises par chemin de fer.

Le séminaire a reçu une actualité particulière en raison du fait que la veille, le 5 avril 2006, le Secrétariat de l'OTIF a notifié aux Gouvernements des Etats membres le dépôt de l'instrument de ratification par lequel, conformément à l'article 4 du Protocole de Vilnius, la COTIF 1999 entre en vigueur.

L'exposé du suppléant du Directeur général de l'OTIF avait pour objet de fournir aux participants au séminaire un aperçu général sur le contenu, les éléments et les questions ayant trait à l'application de la nouvelle Convention. Les Règles uniformes relatives au contrat de transport international ferroviaire des marchandises 1999 (RU CIM 1999) et leur effets pour les clients ainsi que les réglementations en matière de responsabilité de la nouvelle CIM et leur importance pour les clients des entreprises ferroviaires de fret (motifs de responsabilité, montants de la responsabilité, exemptions de la responsabilité, étendue de la responsabilité) ont été expliquées par MM Heidersdorf (Railion Allemagne SA) et Frisch (Rail Cargo Autriche SA, en remplacement de M. Killmeyer).

Une deuxième partie du séminaire était consacrée à la mise en oeuvre pratique de la COTIF 1999. M. Heidersdorf a présenté les nouvelles « conditions générales de transport CIM (CGT CIM) en tant que conditions-cadres uniformes pour la coopération de l'économie des chargeurs avec les entreprises ferroviaires de fret. M. Leimgruber (Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires, CIT) a expliqué différents aspects de la mise en oeuvre pratique du nouveau droit de transport international ferroviaire des marchandises (intervenants au contrat de transport, forme de la conclusion du contrat, transport de marchandises dangereuses etc.) et a présenté la nouvelle lettre de voiture CIM.

Dans son ensemble, les participants au séminaire ont jugé la nouvelle COTIF 1999 comme étant un droit contractuel couronné de succès et conclu de manière systématique offrant aux chemins de fer de nouvelles chances dans le domaine du trafic international.

(Traduction)

Séminaire : "European Railway Legislation for the 21st century"

Olomouc, 12 avril 2006

Ce séminaire destiné aux transporteurs, commissionnaires de transport, l'économie des chargeurs et les propriétaires de wagons ainsi qu'aux employés des chemins de fer a été organisé par la société tchèque JERID. JERID fournit des solutions dans le domaine du traitement professionnel et de la mise à disposition d'informations dans le domaine du transport de marchandises par chemin de fer en Europe. JERID compte des clients dans 18 pays, parmi lesquels figurent d'importants commissionnaires de transport et transporteurs. JERID a, entre autres, publié la première carte ferroviaire électronique d'Europe avec de nombreuses informations précieuses concernant le réseau et les gares.

Le représentant de la DG TREN, M. Ivan Sørensen, a tout d'abord tenu un exposé sur les directives de la Communauté européenne dans le domaine ferroviaire en vigueur et en préparation et leurs objectifs politiques. Le suppléant du Directeur général a ensuite pu saisir l'occasion pour attirer l'attention sur la prochaine entrée en vigueur de la COTIF 1999 et les principales modifications juridiques qui en découlent. M. J. Soušek du Ministère des transports de la République tchèque s'est penché sur la réforme des conditions juridiques pour le transport de marchandises par chemin de fer en

République tchèque, M. Y. Le Gars, UIP, a informé sur la position et le rôle de l'UIP sous les nouvelles conditions juridiques et M. J. Komarek, CER, a présenté son organisation et son rôle dans le cadre de la législation européenne en matière de droit ferroviaire.

Tous les conférenciers ont participé à la tribune détaillée (au débat), le représentant de l'OTIF ayant, à cette occasion, notamment pris position en ce qui concerne la question d'un chaos éventuel dans le droit de transport ferroviaire. Le message principal était qu'un tel chaos n'était pas à craindre et que la COTIF 1999 met à disposition différents instruments permettant de l'éviter. La liberté considérablement accrue en matière de droit contractuel créée par la COTIF 1999 nécessite, sans aucun doute, également une standardisation des futurs contrats. Une telle standardisation est juridiquement possible et est actuellement préparée également sous l'égide du CIT, avec une participation des différentes associations intéressées, telles que l'UIC, l'UIP et l'ERFA. Ces instruments n'ont certes pas encore fait leur preuve dans la pratique et ne sont peut-être pas encore parfaits, mais peuvent encore être améliorés ultérieurement en raison des expériences pratiques.

D'une manière générale, les nouveautés qu'apportera la COTIF 1999, qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2006, ont été accueillies favorablement par les participants à ce séminaire.
(Traduction)

II^{ème} congrès international des transports

Pour un transport plus sûr, durable et efficace

Castellón de la Plana (Espagne), 3-5 mai 2006

A ce congrès, organisé par le CEDIT (Center for international transport law) de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas de l'Université Jaume I à Castellón, l'OTIF était représentée par le suppléant du Directeur général. L'objectif de la présentation de ce dernier et de la discussion qui s'en est suivie consistait à présenter aux participants au congrès la modification fondamentale de la situation juridique intervenue par l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, le 1^{er} juillet 2006 et ses conséquences pour le transport international ferroviaire.

Le congrès a, par ailleurs, offert de nombreuses occasions à des entretiens avec des représentants de haut niveau ainsi qu'avec des futurs représentants du droit de transport et de l'économie des transports.

Dans le cadre des exposés et des discussions, le manque de performance du mode de transport ferroviaire et la situation juridique complexe ont toutefois toujours été regrettés. Il existe toutefois l'espoir que les efforts de libéralisation et le nouveau droit de transport international conformément à la COTIF 1999 contribueront à ce que le rail, en tant que mode de transport, puisse mieux qu'actuellement fournir leur contribution à un transport plus sûr, durable et efficace.
(Traduction)

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

14^{ème} Forum économique, deuxième partie

Prague, 22-24 mai 2006

La deuxième partie du 14^{ème} Forum économique s'est tenue, tout comme la première partie, 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 co-operation and stability“). L'OTIF était de nouveau représentée par le suppléant du Directeur général.

Tout d'abord, la mise en oeuvre des obligations de droit international public des Etats parties issues des différentes conventions a été soumise à un examen dans le cadre d'une session d'étude (review session). Le rapport de base élaboré par le Secrétariat de la CEE/ONU a non seulement examiné la mise en oeuvre dans le passé, mais contenait également un aperçu sur les possibilités susceptibles de permettre des améliorations dans le futur.

Conformément aux priorités fixées lors des conférences préparatoires à Duschanbe et à Bakou ainsi que lors de la première partie du Forum économique, les 23 et 24 janvier 2006 à Vienne (v. Bulletin 2006, p. 15), la deuxième partie du Forum économique a traité, dans le cadre de cinq sessions plénières, les principaux points suivants :

1. « Développement du transport en vue de renforcer la coopération économique régionale et la stabilité : le cas particulier de pays sans accès à la mer » („Transport development to enhance regional economic co-operation and stability; the special case of landlocked countries“)

2. « Le rôle clef de la « gouvernance » : pratiques efficaces au passage des frontières et lutte contre la corruption » („The Key role of governance: effective practices in border management and the fight against corruption“)
3. « Les risques pour la sécurité des transports dans les différents modes de transport » („Addressing risks to transport security in the various transport modes“)
4. « Les activités de l'OSCE dans le domaine des transports et sa contribution à constituer une base de confiance et à résoudre des conflits non résolus » („OSCE transport activities and their contribution to confidence building and the solution of unresolved conflicts“)
5. « Développement du transport et protection de l'environnement » („The link between transport and the environment“).

Les sessions plénières ont respectivement été introduites par des « keynote speakers » afin de structurer la discussion qui s'en est suivie. Les contributions à la discussion étaient essentiellement des déclarations politiques conformément au rôle de l'OSCE dans ce domaine, qui consiste à influencer le climat politique de telle manière à ce que les objectifs communs puissent être atteints. Des discussions sur des détails plutôt de technique juridique n'ont toutefois pas eu lieu dans les sessions plénières.

Tout comme lors de la première partie, les participants étaient, pour la plupart, des représentants des Gouvernements d'un rang très élevé, mais aussi des représentants des domaines de l'économie et de la science.

Les résultats du 14^{ème} Forum économique de l'OSCE se trouvent dans le document de l'OSCE EF.GAL/9/06 du 8 mai 2006, préparé par la Présidence belge.
(Traduction)

Bibliographie

Beck'scher AEG Kommentar (*Commentaire Beck sur la Loi générale relative aux chemins de fer - AEG*), Editeurs **Dr Georg Hermes** et **Dr Dieter Sellner, avocat**, Editions C.H. Beck, Munich 2006, XXIII, 923 pages, ISBN 3-406-50210-5, édition en lin € 218.00

La privatisation des chemins de fer étatiques classiques et une concurrence intramodale sur le rail, rendue

possible par l'obligation d'ouverture du réseau ferroviaire à des entreprises de transport ferroviaires indépendantes constituent des éléments essentiels du changement de structure dans le domaine des transports ferroviaires. Du point de vue juridique, ce changement s'est exprimé le plus distinctement dans le droit communautaire au moyen de la Directive 91/440 et dans le droit national allemand par la AEG de 1993. La révision du droit ferroviaire allemand a été – provisoirement – achevée, en 2005, par la 3^{ème} et la 4^{ème} loi portant modification des dispositions en matière de droit ferroviaire. Cela a donné lieu à l'édition du Commentaire sur la AEG, publiée par la maison Beck.

Le Commentaire comporte trois points essentiels. Le premier traite du développement des standards au niveau européen et national et de la relation systématique des différents niveaux de réglementation. L'« assurance d'une concurrence efficace et non falsifiée dans le domaine ferroviaire », qui suppose un accès non discriminatoire des entreprises de transport à l'infrastructure ferroviaire, constitue le deuxième point essentiel. Avec les modifications entrées en vigueur en 2005, la réglementation de l'accès à l'infrastructure et des redevances d'accès a conduit à une nouvelle orientation, dont la mise en œuvre doit être assurée par l'Agence fédérale du réseau (Bundesnetzagentur). Le troisième point essentiel concerne la planification étatique des installations d'exploitation des chemins de fer compte tenu des conditions modifiées un domaine ferroviaire privatisé et libéralisé.

L'introduction détaillée, qui comporte 120 des plus de 900 pages du Commentaire, traite des aspects historiques du domaine ferroviaire en Allemagne, des bases de droit communautaire, de la réforme des chemins de fer étatiques allemands, de la réglementation du domaine ferroviaire dans d'autres Etats européens et des perspectives d'un droit ferroviaire européen.

Il va de soi qu'il est impossible d'aborder tous les détails dans le cadre de cette bibliographie, de manière à ce que seules quelques questions sont abordées à titre d'exemple.

Le commentaire relatif au § 4 AEG, Obligations en matière de sécurité, compétences de l'Agence ferroviaire allemande (Eisenbahn-Bundesamt), notamment les marginaux 41 ss, sont d'un intérêt particulier également pour les lecteurs de ce Bulletin. Le Commentaire traite en détail de la relation entre les réglementations de la COTIF et le droit communautaire. Il est, à juste titre, constaté qu'il incombe finalement aux Etats parties de la COTIF et notamment à la Commission d'experts techniques, de prendre soin, en coopération avec les

organismes chargés d'élaborer les STI, d'éviter que soient créées des contradictions entre les normes internationales de la COTIF et le droit communautaire. Au besoin, un Etat membre de l'UE a la possibilité, conformément à l'article 9, § 1 APTU, de faire une déclaration motivée auprès du Secrétaire général de l'OTIF, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure. En ce qui concerne la relation entre les réglementations de la COTIF et le droit communautaire, il existe en Allemagne, comme le constatent les auteurs, le problème particulier à savoir que les STI, dans la mesure où elles sont transposées, se situent au niveau d'un ordonnance juridique. En revanche, les réglementations de la COTIF se situent, conformément aux principes généraux concernant l'adoption de réglementations de droit international public en droit national, au même niveau que le simple droit national allemand. Une collision entre les STI et les réglementations de la COTIF aurait donc pour conséquence que la primauté d'application du droit communautaire par rapport au droit national ne serait plus respectée. Les auteurs ajoutent toutefois qu'une collision est improbable compte tenu des efforts d'harmonisation.

A titre d'exemple, il convient également de citer le commentaire concernant le § 6 AEG, Octroi et refus de l'admission. Cette disposition concernant l'autorisation de fournir des prestations de transport ferroviaire a pour but de garantir un contrôle efficace du marché des transports.

Les dispositions du § 12, Tarifs, n'ont plus qu'une importance très limitée pour le transport *de marchandises* par chemin de fer. La seule disposition matérielle réelle applicable au transport de marchandises par chemin de fer est comprise dans le § 12, al. 1, selon lequel les entreprises de transport ferroviaire de marchandises doivent instaurer, dans le cas de plusieurs chemins de fer publics subséquents, une *expédition directe*.

Finalement, il convient également de citer les explications concernant le terme de „détenteur“ de véhicules ferroviaires en relation avec les §§ 31 et 32 AEG, Participation indépendante à l'exploitation ferroviaire. Selon l'avis du commentaire, il s'agit, selon la volonté du législateur, en ce qui concerne la qualité de détenteur, de déterminer la position de propriétaire, le droit de disposition entrant toutefois également en ligne de compte. Dans le domaine du trafic international, une obligation d'inscription est prévue, à l'avenir, par

l'article 3 CUV, Appendice D à la COTIF. A l'avenir, doit, par conséquent, être considéré en cas de doute, comme détenteur, la personne inscrite sur la voiture.

D'une manière générale, il peut être constaté de manière agréable que le Commentaire n'est pas constitué, comme cela est parfois le cas, d'une petite partie de texte et d'un énorme dispositif de remarques, mais que les citations et les renvois sont, dans la mesure où ils sont indispensables, intégrés directement dans le texte, ce qui améliore considérablement la lecture de l'ouvrage.

L'ouvrage s'adresse aux entreprises ferroviaires, aux agences de surveillance ferroviaire, aux autorités chargées des procédures d'aménagement du territoire, aux avocats et aux tribunaux oeuvrant dans le domaine du droit administratif. Ce commentaire peut être recommandé non seulement à ce groupe de personnes, mais aussi aux juristes oeuvrant dans d'autres domaines économiques. Ainsi, par exemple, la procédure d'approbation du plan (Planfeststellungsverfahren) selon le droit ferroviaire a également un caractère de modèle pour la procédure d'approbation du plan selon le droit routier et le droit de navigation intérieure.

(Traduction)

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3128/2006, p. 291/292 – Future CNUDCI. Le point par l'expert (P. Delebecque)

Idem, n° 3131/2006, p. 335-338 – Le jubilé de la CMR (M. Tilche)

Idem, n° 3134/2006, p. 394/395 – Garantie du poids. Quid des différents modes ? (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 2/2006 - numéro spécial / Sondernummer /special edition COTIF 1999

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 59/2006, S. 11 – Waggoneinsatz wird effektiver. COTIF-Änderung bringt neuen Standard für die Verwendung von Güterwagen (S. Lohmeyer)

Idem, Nr. 67-68/2006, S. 11 – Endstation Weiche. Der Individualisierung des Schienenverkehrs sind technische Grenzen gesetzt (R. Kümmerlen)

Idem, Nr. 78/2006, S. 7 – Transportrecht jenseits des Rheins. Frankreich. Zahlungsziel bei Frachtverträgen auf 30 Tage begrenzt. Erfolgshaftung des Frachtführers (J. Kohagen)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 6/2006, S. 36-38 – Einen Tag gespart. Die Gemeinsame Tagung hat in Bern vom 20.-23. März 2006 mit den Änderungen 2009 zu RID/ADR/ADN begonnen. Einige Beschlüsse wirken sich bereits zum 1. Januar 2007 aus (J. Conrad)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 19-20/2006, p. 43 – Nouveau droit ferroviaire

Idem, n°21-22/2006, p. 13 – Nouvelle COTIF et CUU. Nouveau régime de responsabilité (P. Schenkendorf)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2006, S. 146-150 – Frachtgüterschäden im internationalen Straßen- und Lufttransportrecht. Ein Vergleich der Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen und der CMR (J. Brinkmann)

Idem, Nr. 5/2006, S. 177-184 – Der Multimodale Transport im historischen Zusammenhang (K. Drews)

Verkehr, Int. Wochenzeitschrift für Logistik und Transport, Wien, Nr.18/2006, S. 1/3 – Neues COTIF tritt Anfang Juli in Kraft

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 2/2006, S. 15-22 – Harmonisierung der technischen Standards auf dem Gebiet der Herstellung und des Betriebs von Fahrzeugen für den Eisenbahnverkehr innerhalb der Europäischen Union (J. Raczynski)