



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

4/2006

114^e Année • Octobre - Décembre

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV, p. 57

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM, p. 57

Organes de l'OTIF

Comité administratif

106^{ème} session – Berne, 29/30.11.2006 – p. 57

Commission d'experts du RID

s. sous «Marchandises dangereuses»

Marchandises dangereuses

Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

43^{ème} session – Helsinki, 2-5.10.2006 – p. 58

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

Genève, 25-27.10.2006, p. 61

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

30^{ème} session – Genève, 4-12.12.2006 – p. 62

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer
60^{ème} session – Genève, 15-17.11.2006 – p. 64

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

Groupe de travail III (droit de transport) – 18^{ème} session – Vienne, 6-17.11.2006 – p. 65

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Lettre de voiture CIM/SMGS – Groupe juridique
Varsovie, 12/13.9.2006 et Berne, 17/18.10.2006, p. 66

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2006 – Berne, 26.10.2006 – p. 67

RailNetEurope (RNE)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

European General Terms and Conditions of use of the railway infrastructure
Vienne, 19/20.4, Bruxelles, 8/9.6, Berne, 30/31.8 et 16/17.11.2006, p. 68

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris – Arrêt du 22. 2.2006 – Coulée de boue sur la voie ferrée – responsabilité du chemin de fer (droit national), p. 69

Informations diverses

Conférence internationale sur le financement des moyens et des infrastructures de transport

Mannheim, 9.11.2006, p. 70

Conférence de la ZSSK Cargo « Exercice 2007 »

Piešťany (Slovaquie), 21.11.2006, p. 70

Bibliographie

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (Droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec commentaires, p. 71

Dickinson, Andrew/ Mc Bain, Graham S./ Baggallay, Roger/ Murphy QC, Laurence (éditeurs consultants), Butterworths International Commercial Litigation Handbook (Butterworth manual des contentieux commerciaux internationaux), p. 71

Spera/Svoboda: Die Haftung des Beförderers im internationalen Güterverkehr (La responsabilité du transporteur en transport international des marchandises), p. 72

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 72

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

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübeliweg 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

4/2006

114^e Année – Octobre - Décembre

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'OTIF

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF 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 officielles du Secrétariat de l'OTIF

Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 3 du 1^{er} décembre 2006

Chapitre « Allemagne »

En raison de l'inscription des lignes de ferry-boat Dagebüll-Amrum (31.03-28.10) et Dagebüll-Amrum via Wyk auf Föhr exploitées par la « Wyker Dampfschiffahrts-Reederei Föhr-Amrum GmbH » (DE – 25938 Nordseebad Wyk auf Föhr), le chapitre est réédité.

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

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 3 du 1^{er} novembre 2006

Chapitre « Allemagne »

En raison de l'inscription de la ligne de ferry-boat Sassnitz-Baltiysk exploitée par la « DFDS A/S » (Sundkrogsgade 11, DK – 2100 Copenhagen Ø), le chapitre est réédité. L'inscription de cette ligne permet des transports entre l'Allemagne et la Russie sur la base des Règles uniformes CIM (article 1^{er}, § 2 CIM).

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

Organes de l'OTIF

Comité administratif

106^{ème} session

Berne, 29/30 novembre 2006

Le Comité administratif, dans la nouvelle composition décidée par la 8^{ème} Assemblée générale pour la période fixée du 1^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009 (v.

Bulletin 3/2006, p. 38/39), s'est réuni à Berne, les 29 et 30 novembre 2006, sous la Présidence de M. Carlos del Olmo Morand (Espagne).

La 106^{ème} session est la première session du Comité administratif tenue sous le régime de la COTIF 1999.

Compte tenu principalement des modifications rendues nécessaires par l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, le Comité administratif a approuvé une nouvelle version du Règlement financier et comptable et du Statut du personnel. Le nouveau Règlement financier et le nouveau Statut du personnel entreront tous deux en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Le programme de travail et le budget couvrant désormais une période de deux années civiles (art. 25 de la COTIF), le Comité a approuvé le programme de travail 2007/2008 ainsi que le projet de budget de l'année 2007 et le projet de budget prévisionnel pour l'année 2008 présentés par le Secrétariat.

Dans le domaine financier, le Comité a en outre, conformément aux décisions de la 8^{ème} Assemblée générale (v. Bulletin 3/2006, p. 37/38), pris les décisions requises en ce qui concerne l'application de l'article 6, § 7 du Protocole de Vilnius. Il a également pris note de la situation financière de l'Organisation et de la situation actuelle des placements.

Le Comité administratif a, par ailleurs, nommé M. Gustav Kafka au poste de Conseiller. M. Kafka succède à l'actuel suppléant du Secrétaire général, M. Mutz, qui prend sa retraite, à compter du 1^{er} février 2007.

Le Comité administratif a, d'autre part, été informé sur l'état d'avancement des négociations entre la Commission européenne et le Secrétaire général au sujet de l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF. Il a notamment soutenu les objectifs de négociation fixés par le Secrétaire général au nom de l'OTIF en vue de parvenir à un accord sur l'adhésion de la Communauté européenne, sans perte de temps inutile.

Le Comité administratif a, enfin, pris note des informations données par le Secrétariat à propos de la Conférence diplomatique pour l'adoption d'un Protocole ferroviaire¹ à la Convention du Cap, qui se tiendra à Luxembourg du 12 au 23 février 2007. Il a

encouragé tous les Etats membres de l'OTIF à participer à cette Conférence diplomatique.

La 107^{ème} session du Comité administratif se tiendra à Berne, les 23 et 24 mai 2007.

Commission d'experts du RID

Helsinki, 2-5 octobre 2006

v. sous « Marchandises dangereuses »

Marchandises dangereuses

Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

43^{ème} session

Helsinki, 2-5 octobre 2006

16 États membres (quorum atteint) ainsi que la Fédération de Russie, la Commission européenne, le CIT, l'UIC, l'UIP et pour la 1^{ère} fois l'OSJD et l'ERA (Agence ferroviaire européenne) ont participé aux travaux de cette session présidée par M. H. Rein (Allemagne), sur invitation du Ministère finlandais des transports.

Groupe de travail « Techniques des citernes et des véhicules » (v. Bulletin 2/2006, p. 24-25)

Détection de déraillement

Le représentant de la Suisse a déclaré qu'aucun résultat n'est disponible sur l'essai de service avec des détecteurs de déraillement annoncé à la 7^{ème} réunion du groupe de travail. Une information s'ensuivra lors de la prochaine réunion du groupe de travail par le constructeur. Étant donné que la Commission d'experts du RID a décidé de décrire dans le RID jusqu'en 2009 des objectifs pour les détecteurs de déraillement, les constructeurs de détecteurs de déraillement devraient présenter, lors de la prochaine réunion du groupe de travail, à quel point de maturité d'utilisation les différents systèmes sont parvenus.

Mesures pour éviter et limiter les dommages par chevauchements des tampons : couvertures sandwich

Dans un document le représentant de l'Allemagne a présenté des idées pour une alternative à la méthode d'épreuve quasi statique appliquée dans la norme EN

¹ Pour de plus de détails, voir www.otif.org/html/f/ droit_CD_otif_unidroit_inv_oj2007.php

13094. A son avis, le choix d'une couverture sandwich n'est indiqué que dans les cas dans lesquels une isolation du réservoir est nécessaire pour la matière à transporter. L'utilisation d'acier doux pour la construction en sandwich ne lui semble pas judicieuse, étant donné que dans ce cas la variante « plaque de protection » est matériellement plus économique.

Étant donné que les travaux de l'Institut fédéral de recherches et d'essais sur les matériaux (BAM) seront poursuivis, il a été convenu de ne pas modifier pour le moment les formulations choisies dans la disposition spéciale pertinente. En particulier la construction de la couverture sandwich ne devrait pas être précisée, étant donné que des constructions différentes peuvent remplir le même objectif (même résilience/capacité d'absorption d'énergie).

Télématique

Le représentant de l'Allemagne a informé la Commission d'experts du RID qu'un projet de recherche doit être attribué en Allemagne jusqu'à fin octobre, lequel doit examiner les solutions individuelles pour des applications télématiques existantes par exemple chez des expéditeurs et qui peuvent être utilisées également pour des aspects de sécurité lors du transport de marchandises dangereuses (par exemple liaison avec les services de secours et autres intervenants). Toutes les études qui ont été effectuées jusqu'à maintenant dans ce domaine, telles que MITRA, doivent être incorporées dans ce projet. Il a prié les autres États membres de mettre à sa disposition d'autres éventuelles études. Afin d'assurer une exécution la plus proche possible du projet, il a suggéré d'en discuter à la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses et contournement des centres urbains à forte densité et des gares

La Commission d'experts du RID a approuvé la recommandation du groupe de travail de revenir sur ces deux thèmes une fois que des documents concrets auront été soumis.

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

Le représentant de l'UIC a attiré l'attention sur le fait qu'aux fins de la protection de l'environnement et de la protection civile, non seulement les données du trafic ferroviaire mais également mais celles du trafic routier sont nécessaires pour se faire une image complète.

La Commission d'expert du RID n'a pas considéré actuellement nécessaire de reprendre dans le RID une exigence contraignante d'élaborer une liste de données sur les marchandises dangereuses. Les travaux du groupe de travail sur cette thématique seront ainsi suspendus.

Fuites de gouttes

Le Président a expliqué que les discussions au sein du groupe de travail ont montré qu'il ne faut pas envisager forcément des modifications de prescriptions tant que des causes systématiques ne sont pas reconnaissables.

Le représentant de l'UIC a déclaré que des fuites de gouttes ont des effets sur l'ensemble de l'exploitation ferroviaire. Il tentera de présenter des données statistiques précises sur les fuites de gouttes.

Le représentant des Pays-Bas a estimé qu'en plus du contrôle et de l'amélioration des wagons-citernes, le remplissage des wagons-citernes devrait également être pris en considération de plus près. A son avis, il s'agit d'un problème d'assurance de qualité.

Le représentant de l'Allemagne a déclaré que la problématique des fuites de gouttes existe également en Allemagne. Pour améliorer la situation l'Association économique des huiles minérales a donné un mandat de projet de recherche qui fera l'objet d'une information lors de la prochaine réunion du groupe de travail.

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

Ce thème a fait l'objet d'un long débat. La Finlande a proposé d'étendre la règle du wagon protecteur aux wagons-citernes pour gaz toxiques et, en raison du danger de BLEVE, de donner une impulsion à une discussion visant à étendre cette règle également aux wagons-citernes de GPL. Allant au-delà des actuelles prescriptions, il est proposé, pour les wagons-citernes pour gaz toxiques, d'ajouter un wagon protecteur entre la locomotive et le wagon-citerne, et en queue de train. Il a finalement été convenu que le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » se consacrera de prime abord à cette problématique.

Autres propositions

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Commission d'experts du RID a traité du renvoi au point 5 de la Fiche UIC 471-3 O (Contrôles par le chemin de fer expéditeur), de la protection des panneaux rabattables

sur les wagons-citernes et de la définition de la « Chaussée roulante ».

Échange d'expériences pour les experts en citernes (v. Bulletin 3/2006, p. 47)

Il a été rappelé que cet échange d'expériences pour les experts reconnus a mis en évidence l'objectif qui consiste à parvenir à une uniformisation des épreuves dans les cas où le RID contient des prescriptions qui nécessitent une interprétation. Cela est d'une importance déterminante dans le contexte de la libéralisation de l'activité concernant les épreuves et de la pression de concurrence des différents organismes d'épreuves.

Le représentant de la France a demandé de mieux définir le mandat de travail pour cet échange d'expériences, afin d'éviter d'empiéter sur les compétences de la Commission d'experts du RID.

Le représentant des Pays-Bas a relevé que les exigences d'épreuves pour les citernes de véhicules-citernes et les citernes de wagons-citernes sont identiques et qu'ainsi il faudrait chercher une plateforme commune pour un échange d'expériences.

Le Président a rappelé qu'un échange d'expériences n'est prescrit que dans le RID. Si des prescriptions similaires pour les récipients à pression pour gaz et pour les citernes devraient être reprises de la Directive TPED dans le RID/ADR, comme il en a été discuté lors de la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN, la procédure actuelle pourrait être remplacée par une nouvelle au niveau de la Réunion commune.

La Commission d'experts du RID s'est ralliée aux conclusions de l'échange d'expériences selon lesquelles il n'est pas de nécessaire de prescrire une participation obligatoire pour tous les experts. Il suffit plutôt qu'un représentant de l'autorité compétente et au moins un expert de chaque État membre soit présent et qui sont en mesure d'exercer une fonction de relais.

Information technique dans le dossier de citerne

Une discussion a été suggérée, à savoir comment il peut être évité qu'une citerne refusée soit conduite vers un autre organisme d'épreuve sans qu'une réparation des défauts constatés ait été entreprise.

La représentante de la Belgique et le représentant de la France ont marqué leur préférence pour que le propriétaire ou l'exploitant d'une citerne doive renvoyer à l'organisme d'épreuve d'origine un document émis par celui-ci dans lequel figure les raisons de son refus. Ce document doit être renvoyé dans les délais et porter le tampon de l'expert qui confirme avoir réparé les défauts.

La représentante de la Belgique a souligné que la proposition de la Belgique présentée lors d'une précédente Réunion commune, à savoir, l'obligation de repasser une épreuve ratée chez le même organisme, pourrait à nouveau être examinée.

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »

La réunion prévue du groupe de travail n'a pas pu avoir lieu en 2006 pour des raisons de calendrier. La Suisse tiendra cette réunion probablement en avril 2007. Étant donné que l'analyse de risques en corrélation avec les nouvelles règles dans l'ADR pour les tunnels a pris de l'importance également pour le trafic routier, le Président a prié le représentant de la Suisse d'inviter également le Président du WP.15 à cette réunion.

Questions diverses

Collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA)

Le représentant de l'ERA, qui était présent pour la première fois à une session de la Commission d'experts du RID, a expliqué dans une présentation la façon de travailler, l'organisation et les tâches de l'ERA. Il a défini les interfaces qui résultent d'une part entre la Directive cadre RID 96/49 et la Directive sur l'interopérabilité 2001/16 et la Directive sur la sécurité 2004/49 d'autre part. Il a en outre mis en évidence l'importance d'une collaboration future, afin d'assurer que les différentes prescriptions juridiques ne soient pas contradictoires.

La Commission d'experts du RID a constaté qu'une collaboration continue avec l'ERA est absolument nécessaire. Elle a exprimé le vœu qu'un représentant de l'ERA participe à l'avenir à toutes les sessions de la Commission d'experts du RID et à toutes les réunions du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Cela est particulièrement important, étant donné qu'à l'avenir dans le RID il sera renvoyé aux STI. En raison de l'harmonisation avec les autres modes de transport des discussions concernant le transport des marchandises dangereuses devraient avoir lieu exclusivement dans le cadre de la Commission d'experts du RID.

Information de la Commission européenne sur la Directive cadre commune pour le transport des marchandises dangereuses

Le représentant de la Commission européenne a déclaré que le projet de Directive cadre commune pour le rail, la

route et les voies navigables a été achevé et a été maintenant présenté aux autres domaines de la Commission pour prise de position. La traduction de la directive sera achevée en décembre 2006 de façon qu'une délibération au Conseil puisse avoir lieu au début de 2007.

(Le rapport complet de cette session figure sur le site Internet de l'OTIF)

Prochaine session

La prochaine session de la Commission d'experts du RID aura lieu du 19 au 23 novembre 2007, éventuellement à l'invitation de la Croatie à Zagreb.

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

Genève, 25-27 octobre 2006

28 Gouvernements et 9 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, dont la Commission européenne, ont participé aux travaux de la 81^{ème} session présidée par M. J. Franco (Portugal).

Documentation

Le groupe de travail a regretté que la documentation avait été distribuée très tardivement, que certains documents n'avaient pas été traduits à temps et que d'autres n'avaient pas pu être télé chargés du site web de la Division des transports. Il a en outre constaté que la situation se détériore progressivement sans qu'aucune explication ne soit fournie par la Division des services de conférence qui est sensée transmettre impérativement toute la documentation 6 semaines avant l'ouverture de la session. Une telle situation ne permet pas de travailler efficacement.

Sécurité dans les tunnels routiers

Considérant que les nouvelles dispositions y relatives entrant en vigueur en 2007 ne donnent pas une garantie suffisante de sécurité, le représentant de la Suisse a notifié une objection à l'encontre de ces dispositions. La Suisse est en l'occurrence la seule Partie contractante ayant émis une telle objection. Par ailleurs, le groupe de travail était convenu d'étudier plus avant certains problèmes, notamment la formation des chauffeurs et la détermination du code tunnel par ou pour le chauffeur avant une opération de transport.

Surveillance des véhicules

Le groupe de travail a décidé de réviser les dispositions anciennes y relatives afin d'assurer davantage la concordance avec les dispositions en matière de sûreté du nouveau chapitre 1.10, tout en tenant compte des exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport.

Langues à utiliser dans le document de transport suivant les tarifs internationaux

Le groupe de travail a noté la demande de la Réunion commune RID/ADR/ADN de vérifier si, selon la suggestion de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), il serait possible de supprimer dans l'ADR la possibilité d'utiliser dans le document de transport des langues acceptables d'après les tarifs internationaux en vigueur.

Plusieurs délégations ont estimé que cette disposition avait été introduite à l'origine par souci d'harmonisation avec les dispositions du RID, et qu'elle pouvait être supprimée, d'une part parce que des accords de tarifs internationaux n'existaient pas en transport routier, d'autre part parce qu'il ne leur paraissait pas acceptable d'accepter des arrangements conclus entre compagnies privées.

Il a été convenu de revenir sur cette question à la prochaine session, où le document de l'UIC pourrait être soumis comme document officiel.

Alignement sur le RID

Le groupe de travail n'a pas accepté l'alignement sur le RID pour la signalisation orange dans une chaîne de transport comportant un parcours ferroviaire et pour le placardage des engins de transports transportant des colis, aux fins de faciliter le ferroutage et les transports combinés. Il a convenu qu'il appartient aux intervenants concernés de faciliter ces transports, l'ADR ne l'interdisant pas, sans le prescrire. En revanche, il a accepté de s'aligner sur le RID en ce qui concerne la signalisation orange sur les véhicules transportant en vrac des objets (accumulateurs par exemple).

Conseillers à la sécurité

Le groupe de travail a pris note des mesures prises par l'administration belge pour contrôler l'activité des conseillers à la sécurité dans les entreprises.

La discussion a montré que les mesures mises en œuvre par les autorités compétentes à cet égard varient de pays

en pays. Il a été rappelé que si l'ADR prévoit des contrôles par sondage de l'application de l'ADR, un contrôle systématique des activités des conseillers à la sécurité n'est pas prévu. L'autorité compétente est cependant en droit de contrôler l'identité des conseillers intervenant dans chaque entreprise et de vérifier les rapports annuels rédigés par ces conseillers.

Le représentant de l'IRU a suggéré d'harmoniser les pratiques, tant pour la rédaction des rapports des conseillers que pour le contrôle de leurs activités.

Interprétation des dispositions relatives au chargement, au déchargement et à la manutention

Bien qu'il soit stipulé que les véhicules et les conducteurs doivent répondre aux prescriptions réglementaires, il n'est pas prescrit une inspection obligatoire de vérification de conformité avant le chargement ou le déchargement. Il est seulement indiqué que l'opération de transport doit être interrompue s'il est considéré, à la vue des documents ou d'une inspection visuelle des véhicules par les intervenants qu'il y a manquement aux règles. La plupart des délégations étaient d'avis que ces dispositions devraient être interprétées suivant des règles de bon sens compte tenu de la situation qui se présente, à savoir qu'il n'y a pas lieu de vérifier trois fois par jour le certificat de formation ADR d'un chauffeur qui se présenterait au même lieu de chargement, mais qu'il convient d'exercer un minimum de vigilance, de vérifier le véhicule avant chaque chargement, et de respecter tout au moins les obligations prévues au chapitre 1.4 pour chaque intervenant. Il a été relevé que l'application de ces dispositions implique la responsabilité des intervenants concernés, qui doivent répondre le cas échéant de leur négligence.

Fil conducteur pour le calcul des risques

Le groupe de travail a noté que la Réunion commune RID/ADR/ADN l'avait invité à appliquer au trafic routier – sur une base volontaire – le fil conducteur adopté par la Commission d'experts du RID pour le calcul de risques lors du transport ferroviaire de marchandises dangereuses permettant une approche uniforme de l'évaluation des risques lorsque les autorités compétentes sont autorisées à appliquer des dispositions supplémentaires sur leur territoire conformément au chapitre 1.9 du RID.

Il a été rappelé que le groupe de travail n'avait pas accepté d'aligner le chapitre 1.9 de l'ADR sur celui du RID. Certaines délégations étaient d'avis que le fil conducteur adopté par la Commission d'experts du RID

pouvait être utile aux autorités compétentes responsables pour le trafic routier, mais la plupart des délégations estimaient que les décisions de restriction de trafic autorisées dans le cadre de la section 1.9.3 de l'ADR étaient hautement politiques et relevaient de la compétence exclusive des Etats. La Commission européenne a approuvé la démarche de la Commission d'experts du RID.

Malheureusement le rapport officiel de cette session ne mentionne pas la conclusion du Président, à savoir que cette question sera débattue lors de la prochaine session....

Mandat et Règlement intérieur du groupe de travail (v. Bulletin 3/2006, p. 40-42)

Le groupe de travail a adopté ces deux documents. Pour le Règlement intérieur, le groupe de travail a noté avec satisfaction que le Comité exécutif de la CEE avait accepté que des pays non membres de la CEE puissent avoir le droit de vote sous réserve de l'approbation du Comité des transports intérieurs. Le groupe de travail a adopté à une très large majorité que les décisions relatives à un instrument juridique ne peuvent être prises qu'en présence d'au moins un tiers des Parties contractantes, et à condition que le nombre de voix positives soit au moins égal au tiers des participants de plein droit représentés lors du vote. Il s'agit là d'un alignement sur le Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID.

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

30^{ème} session

Genève, 4 - 12 décembre 2006

Les experts ou observateurs de 26 pays et 37 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé aux travaux de cette dernière session de la période biennale 2005-2006, dans le cadre de la 15^{ème} révision du Règlement type de l'ONU.

Le Sous-comité a examiné l'ensemble des amendements au Règlement type de l'ONU, y compris la réforme de structure des dispositions sur les matières radioactives, adoptés lors des trois dernières sessions et les a confirmés. Il s'est également prononcé sur les questions restées en suspens (v. Bulletin 3/2006, p. 42-43) et sur des questions nouvelles. Cette 15^{ème} révision sera prise en considération dans les règlements modaux, dont le

RID/ADR/ADN, et mise en vigueur simultanément au 1^{er} janvier 2009, sous forme de nouvelle édition. Les discussions ont notamment porté sur les problèmes et questions suivants :

Quantités limitées, quantités exceptées

En ce qui concerne les nouvelles dispositions sur les marchandises dangereuses emballées en quantités exceptées, par rapport aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, au marquage différent est venu s'ajouter un autre problème pour ce qui est de la documentation, à savoir que si un document de transport accompagne l'envoi, ce qui devrait en règle générale être le cas, ce dernier doit comporter une mention pertinente, contrairement aux quantités limitées. Le transport multimodal n'en sera ainsi pas facilité, d'autant plus que l'indication du nom de l'expéditeur et du destinataire peuvent être des personnes différentes pour chaque opération de transport successive. Dans ce contexte toujours, certains experts ont considéré que le manque d'harmonisation des dispositions applicables aux quantités limitées entre les différents modes de transport est malheureuse et qu'il serait difficile de résoudre ce problème si l'OACI continuait d'imposer un étiquetage et un marquage qui ne sont pas consistants avec ceux du Règlement type de l'ONU. L'imbricolage en aurait encore été plus embrouillé si le Sous-comité avait accepté de nouvelles exemptions pour les petites quantités de matières destinées à la recherche-développement pharmaceutique. Qui s'y serait retrouvé dans cette jungle ?

Classification des artifices de divertissement

La possibilité de classification par défaut des artifices de divertissement, introduite pour permettre un classement par analogie avec une marge de sécurité satisfaisante, sans avoir recours aux épreuves, et pour faciliter la tâche des autorités compétentes qui ne disposent pas des moyens pour effectuer les épreuves, a été renforcée, étant donné que dans certains cas l'industrie contourne ces nouvelles règles en modifiant les composants pyrotechniques et en gardant à l'esprit un nouvel accident dramatique survenu récemment au Royaume-Uni.

Aire d'impact pour l'épreuve de chute

Les nouvelles dispositions sur l'aire d'impact pour l'épreuve de chute des emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages ont été controversées, car les aires d'impact de nombreux laboratoires d'épreuves ne répondent pas aux spécifications prévues par la norme ISO s'y afférant. Il a été cependant

souligné que l'industrie reconnaissait que les caractéristiques de l'aire d'impact avaient une influence déterminante sur les résultats des épreuves et qu'il conviendrait donc de les harmoniser. Il a finalement été décidé de n'introduire dans la réglementation qu'un texte ne reprenant que des exigences de performance, sans les quantifier pour l'instant.

Instructions d'emballage

En ce qui concerne les instructions d'emballage (P099) et de GRV (IBC99) qui renvoient à l'agrément de l'autorité compétente, il a été suggéré qu'il serait utile d'envisager une harmonisation, car les dispositions de l'IATA, du RID/ADR/ADN et de certaines réglementations nationales sont parfois plus précises et différentes. Il a été rappelé qu'il s'agit en l'occurrence de matières présentant des dangers très graves ou spécifiques qui ne nécessitent pas une autorisation spéciale dans ces cas, cette dérogation créant ainsi des difficultés en trafic multimodal et lors des contrôles. Certains experts n'étaient pas favorables à exiger qu'une copie de l'agrément de l'autorité compétente accompagne les envois en question, la documentation papier constituant un obstacle à la facilitation du commerce. L'exigence d'une copie de l'agrément a cependant été adoptée.

Certificats d'empotage

La proposition d'autoriser, pour les certificats d'empotage du conteneur ou du véhicule, les signatures en fac-similé lorsque leur validité est reconnue par les lois et réglementations en vigueur, ainsi que leur remplacement par un nom d'une personne autorisée en cas d'échange de données informatisées, a été adoptée.

Matières radioactives

Dans le contexte des matières radioactives, le Sous-comité a noté que la Conférence générale de l'AIEA à sa session de septembre 2006 a adopté une résolution visant à entretenir et pousser plus avant la coopération entre les Nations Unies et l'AIEA en vue de l'harmonisation des textes du Règlement de l'AIEA et du Règlement type de l'ONU. L'AIEA a l'intention de continuer les travaux dans ce sens, ce qui devrait mener à la publication en 2009 d'une version révisée de son règlement. Un groupe de consultants sera instauré à cette fin.

Le Sous-comité a noté les graves problèmes qui se posent lorsque des envois de matières radioactives sont refusés par des autorités portuaires ou aéroportuaires, des transporteurs ou transitaires, même lorsque toutes les prescriptions réglementaires ont été respectées. De

nombreuses matières radioactives ont une durée de vie limitée, et si des délais interviennent en cours de transport, elles perdent toute utilité, ce qui a des conséquences particulièrement graves dans le cas de sources radioactives destinées à un usage médical ou pharmaceutique.

Le Sous-comité a noté les efforts entrepris par l'AIEA, l'OMI, l'OACI et l'IATA pour enrayer cette tendance au refus d'envoi, et a estimé qu'il convenait de participer à ces efforts et d'encourager toutes les organisations concernées à coopérer avec l'AIEA.

Le Sous-comité a pris note d'un projet de document guide de l'AIEA sur la sûreté du transport des matières radioactives, distribué aux États membres de l'AIEA pour commentaires, ainsi que des divergences entre ce document et les dispositions en matière de sûreté du Règlement type.

Ces dispositions divergentes pourraient nécessiter à l'avenir un nouvel examen des dispositions du Règlement type, et les membres du Sous-comité ont été priés d'assurer une liaison efficace avec les autorités responsables pour l'application éventuelle des dispositions contenues dans ce document guide.

Principes directeurs du Règlement type de l'ONU

Le Sous-comité a adopté ces principes directeurs préparés par le représentant du Royaume-Uni et qui expliquent comment a été élaboré le Règlement type. Ces principes figurent sur le site web de la Division des transports.

Programme de travail pour la prochaine période biennale 2007-2008

Le Sous-comité a adopté un programme de travail copieux et ambitieux pour la prochaine période biennale (v. par. 101 du rapport figurant sur le site web de la Division des transports).

Election du Bureau pour la prochaine période biennale

Le Sous-comité a élu Monsieur Robert Richard (USA) en tant que Président, au tirage au sort par la main innocente du Président sortant (après égalité de voix entre les deux candidats proposés après deux tours de scrutin !) et Monsieur Claude Pfauvadel (France) en tant que Vice-président.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer

60^{ème} session

Genève, 15-17 novembre 2006

La troisième réunion conjointe (réunion dite « back to back ») des Groupes « Chemins de fer » de la CEE/ONU et de la CEMT s'est tenue à Genève, du 15 au 17 novembre 2006, sous la Présidence de M. Croccolo (Italie).

Des délégués de 27 États membres, sur les 55 Pays membres de la CEE/ONU, ont participé à la 60^{ème} session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE/ONU. Des représentants de la Commission européenne, du projet TER, de l'OSJD, de l'UIC, de la CER et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont également pris part à la session. L'OTIF était aussi représentée.

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

En ce qui concerne la **facilitation du passage des frontières** dans le transport ferroviaire international, la discussion a une nouvelle fois porté pour l'essentiel sur la préparation de la Conférence internationale, qui devrait se tenir 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.

Force est de constater que cette question n'a guère progressée depuis la dernière session du SC.2 (v. à ce sujet Bulletin 1/2006, p. 8).

Seule l'OTIF avait donné suite à l'invitation du Secrétariat et transmis ses observations et ses propositions¹ sur les deux projets de texte, qui n'ont à ce jour été discutés quant au fond ni par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), ni finalement par le SC.2.

L'OTIF a commenté ses propositions en insistant, une fois encore, sur le fait que ces propositions avaient été clairement formulées dans le but de fixer des obligations aussi concrètes que possible pour réduire le temps d'arrêt aux frontières, et ce dans l'objectif d'améliorer dans toute la mesure du possible la situation concurrentielle du secteur ferroviaire. Elle a assuré qu'elle continuera, jusqu'à l'adoption finale de ces deux instruments juridiques, à s'employer pour que la facilitation ambitionnée dans le domaine ferroviaire prenne une forme plus concrète dans le sens des propositions qu'elle a faites. Quant à la Conférence internationale, l'OTIF a, tout comme le Secrétariat et le SC.2, été d'avis que la Conférence aurait nettement plus d'impact si elle adoptait les deux nouveaux instruments juridiques, parce qu'il était en effet essentiel qu'ils soient appliqués dans les meilleurs délais par une grande majorité des Etats membres de la CEE/ONU.

Le représentant des Pays-Bas a demandé notamment que la question des implications des deux nouveaux instruments juridiques de la CEE/ONU sur le transport intra-communautaire soit clarifiée, le transport et les questions douanières étant régis à l'intérieur de la CE par le droit communautaire.

Pour finir, le SC.2 a donné au Secrétariat le mandat de demander une nouvelle fois aux Pays membres de la CEE/ONU, via leurs représentations permanentes à Genève cette fois-ci, de formuler leurs observations et de transmettre leurs propositions sur les deux projets de texte, et ce avant le 15 janvier 2007, afin que le WP.30 puisse en disposer à temps pour pouvoir les examiner au cours de sa prochaine session, qui se tiendra du 30 janvier au 2 février 2007. Le Groupe de travail restreint chargé de préparer la Conférence internationale

se réunira ensuite, au printemps 2007, pour finaliser les deux projets qui seront adoptés officiellement au cours de la Conférence internationale, qui devrait se tenir dans la deuxième moitié de l'année 2007, en Russie.

Le Service juridique de la Commission européenne sera, quant à lui, prié de vérifier que les deux projets de texte n'entrent pas en conflit avec le droit communautaire.

En ce qui concerne l'**interopérabilité et l'harmonisation des conditions d'exploitation des différents systèmes de transport ferroviaire**, l'OTIF a présenté le rapport² transmis conjointement avec l'OSJD sur leur coopération en matière d'interopérabilité et d'harmonisation des différents systèmes de transport en soulignant plus particulièrement, d'une part, que la coopération entre l'OTIF et l'OSJD s'était renforcée en 2006 dans le domaine des transports des marchandises dangereuses et, d'autre part, que la coopération poursuivie en 2006 entre l'OTIF et l'OSJD dans le domaine technique sera renforcée en 2007. L'OTIF 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 « CIM/SMGS », travaux auxquels l'OTIF a très activement participé (v. p. 66/67 ainsi que Bulletin 2/2006, p. 28) et qu'elle continuera à suivre de près. Elle a enfin attiré l'attention du Groupe de travail sur la Conférence diplomatique³ pour l'adoption du Protocole ferroviaire à la Convention du Cap qui se tiendra à Luxembourg du 12 au 23 février 2007.

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

Groupe de travail III (droit de transport)

18^{ème} session

Vienne, 6-17 novembre 2006

A la session susmentionnée du Groupe de travail, l'OTIF était représentée en tant qu'observateur lors de la deuxième semaine de conférence par le suppléant du Secrétaire général.

1 Propositions de l'OTIF : voir sous www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf_60.html

2 Rapport conjoint OTIF – OSJD : voir sous www.unece.org/trans/doc/2006/sc2/ECE-TRANS-SC2-2006-10e.pdf

3 Pour de plus amples informations voir sous www.otif.org/html/f/droit_CD_otif_unidroit_inv_0j2007.php

Les délibérations étaient basées sur le projet de convention sur le transport de marchandises (effectué entièrement ou partiellement) par mer (doc. UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.56, disponible sur le site Internet de la CNUDCI, www.uncitral.org, où se trouvent également les autres documents de session (WP.71-WP.78)). La relation entre le projet de convention et les autres conventions relatives au transport international de marchandises constituait le principal thème de la 2^{ème} semaine de négociations.

Lors de sa 9^{ème} session (New York, avril 2002), le Groupe de travail avait décidé que dans le cadre d'un système de transports de porte à porte, le projet de convention ne devrait pas remplacer, en principe, les conventions sur les transports terrestres applicables de manière contraignante, telles que la COTIF et la CMR dans leur version applicable. Il y avait consensus (12^{ème} session, Vienne, octobre 2003) sur la nécessité de prévoir un système de réseaux limité. Cela est assuré par l'article 27 du projet de convention.

Le Groupe de travail n'est pas parvenu à un accord en ce qui concerne la question de savoir si cet article, qui crée, lorsque le lieu du dommage est connu, un système de réseaux limité, représente une disposition concernant le conflit de conventions ou non. Nonobstant cela, le Groupe de travail a décidé de supprimer tant l'article 89, qui définit la primauté de conventions de transport unimodales sur le projet de convention, que l'article 90 opposé, qui devrait garantir la primauté de la convention à nouvellement créer sur des conventions antérieures.

Le représentant de l'OTIF a maintenu son point de vue, selon lequel le projet de convention n'entraîne pas de conflit de normes avec les conventions unimodales existantes, telles que la COTIF et la CMR. Le projet de convention règle le transport maritime complété par un transport terrestre (maritime plus), alors que la CIM règle le transport international de marchandises par chemin de fer, complété par un transport maritime (railway plus). Par ailleurs, le projet de convention concerne uniquement les « maritime performing parties », alors que pour les « non-maritime performing parties », le régime de responsabilité du projet de convention n'est pas applicable (v. doc. A/CN.9/544, ch. 28-42)

La 18^{ème} session du Groupe de travail III a par ailleurs traité des questions concernant la signature et a convenu de laisser régler le droit national les conséquences de signatures non autorisées. Elle s'est en outre penchée sur la question de la responsabilité pour les défauts d'indications de l'expéditeur, les possibilités de vérifier

ces indications, la force probante de ces indications et les réserves du transporteur à ce sujet.

Une grande partie de la discussion a également porté sur la question de la responsabilité en cas de retard, et ce tant celle du transporteur que celle du chargeur, ainsi que sur la limitation de cette responsabilité. En ce qui concerne la limitation de la responsabilité du transporteur il a, à plusieurs reprises, été souligné que les conventions unimodales pour le transport terrestre ne connaissent qu'une limitation par kilogramme, alors qu'une limitation par unité d'emballage est également prévue dans le domaine du droit de transport maritime, ce qui peut entraîner, dans certains cas, une augmentation considérable des limites de responsabilité.

Lors de cette session, le Groupe de travail a également traité les questions de légitimation d'action active, de la prescription, du for et de l'arbitrage.

Le Groupe de travail a pu achever la deuxième lecture du projet de convention à l'occasion de sa 18^{ème} session. Une dernière lecture du projet devra avoir lieu en 2007, à savoir en avril à New York, et en octobre à Vienne, de manière à ce que le projet de convention puisse être soumis pour adoption, en 2008, à la Commission à l'occasion de sa 41^{ème} session.

(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Lettre de voiture CIM/SMGS

Groupe juridique

*Varsovie, 12/13 septembre 2006
et Berne, 17/18 octobre 2006*

Comme déjà communiqué dans le Bulletin 2/2006 (v. p. 28), le Groupe juridique établi dans le cadre du projet commun du CIT et de l'OSJD « Lettre de voiture CIM/SMGS » et auquel participe l'OTIF, traite principalement des questions ayant trait à la responsabilité, étant donné qu'il s'agit d'amoinrir les inconvénients dus à la co-existence de deux régimes de responsabilité (CIM et SMGS), avant de pouvoir les surmonter. A cette fin servent les travaux du Groupe juridique à :

- un précis en ce qui concerne la responsabilité CIM-SMGS, y compris la synthèse des principes de base de la responsabilité CIM-SMGS et le tableau comparatif des dispositions pertinentes des deux réglementations (allemand et russe),
- une disposition parallèle du SMGS à l'article 28 CIM en ce qui concerne la présomption de dommage en cas de réexpédition et de lieu du dommage inconnu,
- un procès-verbal de constatation uniforme CIM/SMGS et
- une répartition des indemnités versées par les transporteurs conformément aux deux droits de transport de marchandises.

Les travaux concernant le précis relatif à la responsabilité ont été achevés lors de la session à Varsovie (12/13.9.2006). Le précis sera prochainement publié.

La représentante de l'OTIF a présenté à Varsovie la proposition pour l'introduction, dans le SMGS, d'une disposition parallèle à l'article 28 CIM. Cette proposition prévoit qu'en cas de dommage constaté après la réexpédition, il est présumé que le dommage a été occasionné au cours du dernier contrat de transport, dans la mesure où la présomption n'est pas réfutée par la preuve que le dommage a été occasionné lors du contrat de transport précédent. Le Groupe juridique a, en principe, approuvé la proposition, mais a décidé d'accorder, au stade actuel, la priorité aux deux autres projets, à savoir au modèle uniforme de procès-verbal de constatation et aux règles harmonisées concernant la répartition des indemnités. Il a été clarifié que la proposition concernant la présomption de dommage ne devait pas uniquement se rapporter aux transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS, mais aussi aux transports avec deux lettres de voiture CIM et SMGS distinctes. La discussion à ce sujet sera poursuivie l'année prochaine.

Au cours des deux sessions, le Groupe juridique s'est penché sur le modèle uniforme du procès-verbal de constatation, qui doit être utilisé tant pour les transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS que pour les transports avec des lettres de transport distinctes. La présentation définitive du modèle doit être approuvée l'année prochaine. Un avantage du modèle commun réside dans le fait qu'un tel procès-verbal de constatation est reconnu à la fois dans le domaine de la CIM que dans celui du SMGS. En effet, il n'existe pas de reconnaissance mutuelle des procès-verbaux établis selon la CIM et selon le SMGS. L'introduction d'un

procès-verbal de constatation uniforme facilitera aux clients de faire valoir leurs droits également dans les cas où il s'avère que le dommage n'a pas été occasionné au cours de la période de responsabilité du contrat de transport au cours de l'exécution duquel il a été constaté.

En ce qui concerne l'harmonisation des dispositions de responsabilité dans la relation entre les transporteurs, une discussion de principe a tout d'abord été menée au sein du Groupe juridique.

(Traduction)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2006

Berne, 26 octobre 2006

L'Assemblée générale a siégé sous la Présidence de M. Rainer Freise (DB) qui a été nouvellement élu après une brève période de son prédécesseur, M. Fernández. Des délégués d'environ 40 entreprises membres ont participé à cette Assemblée générale. L'OTIF était représentée en tant qu'observateur. Par ailleurs, la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) étaient également représentées en tant qu'observateurs.

L'Assemblée générale a décidé quelques modifications des statuts, entre autres concernant un abaissement du quorum pour la prise de décision. Cette décision a été prise en relation avec l'adhésion de nombreuses entreprises ferroviaires de petite taille, qui ne participent pas à chaque Assemblée générale.

Une attention particulière était apportée aux thèmes « Entrée en vigueur de la nouvelle COTIF » et « Non-application de certains Appendices à la COTIF 1999 ». Le fait que dans quelques Etats membres de la COTIF, l'application de certains Appendices est actuellement exclue, met en danger, selon l'avis unanime de l'Assemblée, l'unité juridique et la sécurité juridique¹. Le CIT poursuit ses efforts en vue de sensibiliser les Etats membres de la COTIF à ce problème.

¹ L'état des ratifications de la COTIF 1999 et des déclarations et réserves (non-application et application de fait de certains Appendices) est disponible sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org, rubrique Publications)

Selon le point de vue du Secrétaire général du CIT, exprimé à plusieurs reprises – également lors de l'Assemblée générale de l'OTIF (Berne, 6/7.9.2006) -, les réserves de la Commission européenne à l'encontre des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) ne sont pas compréhensibles. Il n'existe pas d'incompatibilité entre les RU CUI et le droit communautaire, mais une bonne complémentarité, étant donné que le droit communautaire est principalement de nature publique et a pour but d'assurer l'accès non discriminatoire à l'infrastructure, alors que les RU CUI règlent, en tant que droit privé, principalement des questions de responsabilité. Étant donné que le transporteur est responsable, vis-à-vis des clients, également des dommages causés par l'infrastructure ferroviaire, une application des RU CIV/CIM, sans appliquer en même temps les RU CUI, qui règlent de manière uniforme le recours entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, constitue une grave erreur de système juridique.

Le Secrétaire général de l'OTIF a partagé ce jugement. Il a informé l'Assemblée que les négociations avec la Commission européenne en ce qui concerne l'adhésion de la CE à la COTIF seraient poursuivies, conformément au mandat de la 8^{ème} Assemblée générale de l'OTIF (v. Bulletin 3/2006, p. 35 ss.). Tout comme le Secrétaire général du CIT, il a lui aussi considéré qu'il serait approprié et souhaitable que les Etats membres de la CE analysent en détail l'ensemble des aspects juridiques des déclarations sur la non-application des Appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la COTIF, demandées par la Commission européenne peu avant l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, et communiquent leurs conclusions à la Commission européenne. Cette analyse permettrait aux Etats membres qui ont donné suite à cette demande sous une pression de temps, de vérifier leur position.

Le CIT, en étroite coordination avec la CER et l'UIC, a l'intention d'entreprendre des démarches appropriées en vue de clarifier et d'améliorer la situation.

Par ailleurs, l'état des travaux dans les domaines du trafic voyageurs, du trafic marchandises, de l'interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS, de la lettre de voiture électronique et des European General Terms and Conditions of Use of the Railway Infrastructure a été présenté lors de cette Assemblée générale. Le programme de travail, les objectifs et le budget 2007 ont été approuvés.

(Traduction)

RailNetEurope (RNE)
Comité international
des transports ferroviaires (CIT)
Communauté européenne du rail et
des compagnies d'infrastructure (CER)
Union internationale des chemins de fer (UIC)

European General Terms and Conditions
of use of the railway infrastructure

*Vienne, 19/20 avril, Bruxelles, 8/9 juin,
Berne, 30/31 août et 16/17 novembre 2006*

Les négociations menées depuis septembre 2005 entre le CIT et RNE, avec participation de la CER et de l'UIC au sujet des « European General Terms and Conditions of use of the railway infrastructure » (European GTC) ont été achevées, dans une première étape, le 17 novembre 2006 à Berne. Étant donné que les dispositions de responsabilité des European GTC ont été élaborées sur la base des dispositions de responsabilité des Règles uniformes CUI, plusieurs questions d'interprétation concernant ce sujet ont été adressées à l'OTIF au cours de ces négociations (v. Bulletin 1/2006, p. 9). Par la suite, l'OTIF a été invitée à participer avec voix consultative aux autres sessions de négociation. Une représentante de l'OTIF a participé à quatre sessions.

Le résultat des négociations, caractérisé par le sous-titre des European GTC, à savoir « Proposal for a common structure and common principles » (Proposition pour une structure commune et des principes communs) doit encore être approuvé par l'Assemblée générale de RNE et la Commission CUI du CIT. Il sera ensuite communiqué à la Commission européenne.

A l'issue des négociations, les associations des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport ferroviaire étaient d'accord sur le point que l'adoption de la « structure commune » et des « principes communs » ne constitue qu'un premier pas vers une standardisation du contenu du contrat d'utilisation. Il a néanmoins été possible, en ce qui concerne les principaux points, notamment les droits et les obligations des parties au contrat ainsi que la responsabilité réciproque, non seulement de formuler des principes, mais déjà des règles concrètes (p. ex. exigences vis-à-vis de la disponibilité de l'infrastructure, d'une part, et vis-à-vis du matériel roulant, d'autre part, procédure en cas de perturbations de l'exploitation, fondement de la responsabilité et motifs d'exonération de la responsabilité). D'autres parties concernant p. ex. les modalités du paiement des redevances devront être complétées

ultérieurement. La mise en œuvre de la structure commune et des principes communs et le développement des European GTC jusqu'à l'élaboration de Conditions générales détaillées prendront probablement encore quelque temps.

(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 22 février 2006

La coulée de boue sur la voie ferrée qui était à l'origine de l'accident ne constitue pas, pour le chemin de fer, un cas de force majeure exonératoire, étant donné que celle-ci n'était nullement imprévisible. Malgré sa connaissance de l'instabilité ancienne du site, le chemin de fer s'est abstenu de toute intervention pour pallier le risque de glissement de terrain.

Cf. article L. 133-1 du Code de commerce français¹.

Faits :

En 1993, un train de marchandises a déraillé à la suite d'une coulée de boue et de divers matériaux survenus sur la voie ferrée. Cet accident a provoqué le décès du conducteur de train et a gravement endommagé ou détruit douze conteneurs et quinze wagons appartenant à la Compagnie Nouvelle des Conteneurs (ci-après désignée CNC). Le montant des dommages subis de ce fait a été évalué par un cabinet d'expertise à la somme de 2'372'728,67 €. C'est dans ces conditions que, par acte du 30 août 1994, la CNC a, par une instance assignée la SNCF devant le tribunal de commerce de Paris.

La CNC a réclamé réparation du dommage sur le fondement du contrat de transport, puisque le transporteur ferroviaire est soumis au Code de commerce et garant des avaries ou pertes (art. L 133-1). Le premier juge a fait droit à la demande à concurrence de 409'741,58 € pour un dommage évalué à plus de 2 millions. La SNCF a fait appel.

Au fond :

« Considérant que si la SNCF invoque, pour écarter le jeu de la garantie prévue par l'article L.133-1 du Code de commerce, la force majeure que constituerait, selon ses dires, la coulée de boue sur la voie ferrée à l'origine de l'accident et si elle relève à cet effet que l'irrésistibilité de l'événement serait, à elle seule, constitutive d'un fait de force majeure, il convient de préciser que celle-ci n'est exonératoire que si sa prévision ne pouvait permettre d'en empêcher les effets et si le débiteur de l'obligation avait pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la réalisation de l'événement ;

Considérant, en l'espèce, que déraillement du train est survenu après qu'il eut heurté, alors qu'il circulait à une vitesse d'environ 100 km/heure, une masse de matériaux éboulés sur la voie ferrée, elle-même située au pied d'une falaise rocheuse ; que si le jour de l'accident une pluviométrie exceptionnelle avait été constatée, il ressort du rapport d'expertise que la fragilité géomorphologique des lieux était connue depuis longtemps et que le 18 juillet 1993, soit seulement deux mois avant l'accident litigieux, incident de moindre importance mais de même nature était survenu et aurait dû constituer un signal d'alerte ; qu'un compte-rendu de visite avait d'ailleurs été rédigé à cette occasion ; que, toutefois, et malgré sa connaissance obligée de l'instabilité ancienne du site, la SNCF s'est abstenue de toute intervention pour pallier le risque de glissement de terrain, lequel n'était ainsi nullement imprévisible ; que la société appelante doit, par suite, être regardée comme n'ayant pris les mesures requises pour empêcher la survenance de l'éboulement du 22 septembre 1993, alors, surtout, qu'elle n'ignorait pas, ainsi qu'elle l'a elle-même déclaré aux experts commis, que le site considéré, déjà sensible, était encore fragilisé par les travaux entrepris sur des terrains situés en amont de la voie ; que, dans ces conditions, en l'absence de toute prise de mesure visant à remédier tant aux effets de l'instabilité structurelle sus-rappelée des terrains concernés qu'à ceux des transformations opérées sur ceux-ci par des tiers, risques connus de la SNCF et dont il n'est pas démontré qu'il ne pouvait y être remédié, cette dernière ne saurait utilement invoquer en l'occurrence une prétendue force majeure pour s'exonérer de sa responsabilité légale ; qu'il y a eu lieu, en conséquence, de confirmer le jugement condamnant l'intéressée à payer à la société CNC, désormais dénommée la société Naviland Cargo, la somme, dont le montant n'est pas contesté en tant que tel, de 409'741,58 € avec intérêts aux taux légal du 30 août 1999 et capitalisation de ceux-ci dans les conditions de l'article 1154 du Code civil ;

¹ Une disposition comparable se trouve à l'article 23, § 2 CIM 1999 (anciennement art. 36, § 2 CIM 1980), bien que l'expression « force majeure » ne soit pas utilisée et que l'élément de l'imprévisibilité des « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier » fasse défaut.

Sur l'application de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile :

Considérant que l'équité commande, dans les circonstances de l'espèce, de condamner la SNCF à payer la société Naviland Cargo la somme de 1'500 € au titre des frais hors dépens. »

Tiré de : Bulletin des Transports et de la Logistique, Paris, N° 3120/2006, p. 165.

Informations diverses

Conférence internationale sur le financement des moyens et des infrastructures de transport

Mannheim, 9 novembre 2006

L'université de Mannheim, une des rares universités allemandes disposant d'une chaire en droit de transport européen, a organisé cette conférence conjointement avec la Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Société allemande des sciences des transports). Elle a offert au suppléant du Secrétaire général de l'OTIF l'occasion de présenter le nouveau droit des wagons selon la COTIF 1999 en tenant compte du droit d'admission.

Par ailleurs, trois présentations ont porté sur le problème du registre international selon la Convention du Cap relative aux garanties internationales (portant sur les matériels aéronautiques et le matériel roulant). Cette partie de la conférence avait pour but d'attirer l'attention sur la Conférence diplomatique qui se tiendra du 12 au 23 février 2007 à Luxembourg pour l'adoption du Protocole ferroviaire.

Des questions liées au PPP (Public Private Partnership) dans le cadre du financement des infrastructures de transport, qui ont été analysées du point de vue du droit fiscal et sous l'aspect économique, ont constitué un autre thème principal de cette conférence.
(Traduction)

Conférence de la ZSSK Cargo „Exercice 2007“

Piešťany (Slovaquie), 21 novembre 2006

L'entreprise ferroviaire Cargo Slovakia (ZSSK Cargo) a tenu sa conférence annuelle le 21 novembre 2006 à Piešťany. La conférence a compté un grand nombre de

participants, environ 200, dont – hormis les collaborateurs de l'entreprise hôte – plus de 130 représentants de différentes entreprises de commission de transport, quelques entreprises ferroviaires et d'autres entreprises avec lesquelles la ZSSK Cargo entretient des relations commerciales.

Le programme de la conférence était composé de deux parties, chacune d'elles suivie d'une discussion. Dans la première partie du programme, trois conférenciers invités ont tenu des conférences sur des thèmes d'actualité concernant le trafic international ferroviaire. Dans la deuxième partie, les représentants du comité directeur de la ZSSK Cargo ont présenté leurs objectifs, les investissements prévus et des projets concrets dans lesquels l'entreprise ferroviaire répond aux besoins de la clientèle.

Une représentante de l'OTIF a tenu une conférence sur le thème « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS ». Elle a présenté, dans sa conférence, les résultats jusqu'à présent obtenus du projet commun de même nom du CIT et de l'OSJD, auquel l'OTIF participe, à savoir la lettre de voiture CIM/SMGS et le manuel y relatif ainsi que le précis sur la responsabilité CIM/SMGS, ce dans le contexte des différents efforts du côté étatique en vue d'une unité juridique et de la sécurité juridique en trafic international ferroviaire.

Une autre conférence, tenue par un collaborateur du Secrétariat général de l'UIC, a traité de l'état actuel en ce qui concerne l'utilisation de wagons ferroviaires en trafic international. Le conférencier a expliqué les principes du Contrat uniforme d'utilisation (CUU), a abordé des questions encore en suspens, parmi lesquelles figurent également le marquage du détenteur du véhicule et le registre, et a présenté les solutions pragmatiques (sur la base du RIV) pour la période transitoire jusqu'à ce que les questions en suspens soient résolues.

La troisième conférence, tenue par un représentant de l'Ukraine, était principalement consacrée à la politique tarifaire de la Communauté des Etats Indépendants (CEI) et de l'Estonie. Cette conférence et les discussions qui ont suivi, ont fait apparaître le rôle important des transports depuis et vers l'Ukraine dans le cadre des activités de la ZSSK Cargo.
(Traduction)

Bibliographie

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht* (Droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage), Manuel du droit de transport avec commentaires, ISBN 3 503 05904 0, livraisons complémentaires 1/05 et 1/06, état mars 2005/mars 2006, Editions Erich Schmidt, Berlin

L'ouvrage paru en l'an 2000 (v. Bulletin 4/2004, p. 116/117) contient d'une part des textes des réglementations (lois, conditions générales) concernant le droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage, et d'autre part, un commentaire des principales dispositions du Code de commerce allemand (*Handelsgesetzbuch – HGB*).

Les auteurs, qui oeuvrent en tant qu'avocats, ont introduit leurs expériences pratiques en matière d'application des dispositions du droit de transport, de manière à ce qu'il en résulte un manuel proche de la pratique pour les juristes oeuvrant dans ce domaine. L'actualité de l'ouvrage est assurée par les livraisons complémentaires.

La livraison complémentaire 1/05 conclut le commentaire des principales dispositions du HGB concernant le droit des entreprises de commission de transport, du fret et de l'entreposage (§ 407-475h). Entre autres sont commentées pour la première fois les dispositions concernant le transport multimodal (article 452-452d). Etant donné que les transports multimodaux sont souvent des transports internationaux, la délimitation du champ d'application du § 452 HGB des cas où sont applicables des dispositions correspondantes de conventions internationales est importante. Parmi les dispositions spéciales de conventions unimodales qui règlent les cas particuliers du transport multimodal, sont citées des dispositions de la CMR, de la COTIF 1980, avec la CIM et le RICO, et de la Convention de Varsovie/Montréal. En ce qui concerne les transports ferroviaires complétés par un transport faisant appel à un autre mode de transport, il conviendra de tenir compte, dans une des prochaines livraisons complémentaires, de la COTIF 1999 qui est, entre temps, entrée en vigueur.

La nouvelle jurisprudence a été introduite dans le commentaire des deux livraisons complémentaires. Par ailleurs, la collection des textes a été élargie (Convention de Montréal et la loi d'application y relative) et mise à jour (loi sur les transports routiers de marchandises et loi sur la navigation intérieure).

Le Manuel, mis à jour avec les livraisons 1/05 et 1/06, s'adresse en tant qu'outil de travail à tous les praticiens

et juristes oeuvrant dans le domaine du droit de transport que ce soit dans des entreprises, des assurances, auprès de tribunaux ou dans des associations. Il ne devrait manquer dans aucune bibliothèque de droit de transport de langue allemande.

(Traduction)

Dickinson, Andrew/ Mc Bain, Graham S./ Baggallay, Roger/ Murphy QC, Laurence (éditeurs consultants), *Butterworths International Commercial Litigation Handbook* (Butterworth manuel des contentieux commerciaux internationaux), 2^{ème} édition, LexisNexis Butterworths, London, ISBN 10: 1405718366, ISBN 13: 9781405718363

Ce manuel de 2354 pages s'adresse principalement aux utilisateurs au Royaume-Uni, à savoir aux personnes impliquées dans les procédures de contentieux et d'arbitrage au Royaume-Uni ayant une incidence transfrontalière et à celles oeuvrant en tant que conseillers dans des transactions internationales réglées par la Loi anglaise ou écossaise ou soumises à la juridiction anglaise ou écossaise.

Une grande partie du manuel est consacrée à des questions de droit procédural, y compris l'exécution d'arrêts étrangers (réglementations nationales, dispositions du droit communautaire, y compris les rapports correspondants, accords bilatéraux). D'autres textes légaux compris dans le manuel – avec les conventions pertinentes – ont trait au transport international (route, rail, air, mer) et à une variété d'autres domaines, comme p. ex. les organisations internationales, l'immunité des Etats, les fiduciaires, l'administration de la preuve, l'assistance juridique mutuelle, les délais de prescription et les monnaies.

Etant donné que les éditeurs ont achevé leur travail avant la ratification de la COTIF 1999 par le Royaume-Uni (29.6.2006), le droit présenté en tant que droit applicable dans le domaine du trafic international ferroviaire est celui de la COTIF avec ses Appendices CIV et CIM dans la teneur de 1980. Les utilisateurs trouvent toutefois une indication sur le Protocole de Vilnius (Protocole 1999) à l'endroit où est imprimé la COTIF 1980 et, en outre, à un autre endroit, le texte du Protocole de modification même sans annexe. Le texte de la COTIF 1999 avec ses Appendices est disponible sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org) et peut être consulté à tout moment.

(Traduction)

Spera/Svoboda : *Die Haftung des Beförderers im internationalen Güterverkehr* (La responsabilité du transporteur en transport international des marchandises), LexisNexis ARD Orac, 2006, XII, 139 pages.

L'ouvrage cité ci-dessus est paru fin 2006 dans les éditions LexisNexis dans la série Orac-Rechtspraxis (Pratique juridique Orac).

L'absence d'une brève présentation récapitulative du thème choisi dans l'espace linguistique allemand a conduit les auteurs à publier cet ouvrage qui a pour but de fournir aux praticiens et aux étudiants un aperçu rapide des principales bases de responsabilité des conventions dans le domaine du transport international des marchandises. Les bases, l'étendue et les motifs d'exonération de la responsabilité des transporteurs dans le cadre de transports internationaux ainsi que les moyens de la satisfaction juridique sont présentés de manière prégnante. La responsabilité selon le contrat de commission de transport est traitée dans une brève digression.

La partie particulière est structurée en fonction des modes de transport :

- transport des marchandises par route,
- transport des marchandises par chemin de fer,
- transport des marchandises par mer,
- transport par voie de navigation intérieure,
- transport des marchandises par air et
- transport multimodal des marchandises.

La présentation est complétée par deux appendices, à savoir l'appendice A : Champ d'application des différentes conventions internationales, et l'appendice B : Transport de marchandises dangereuses.

Il va de soi que compte tenu de l'ampleur de l'ouvrage, des considérations de théorie juridique ne peuvent guère être prises en compte. La jurisprudence doit elle aussi rester limitée à quelques décisions essentielles de cours suprêmes autrichiennes et allemandes. Une analyse comparative du droit dépasserait le cadre de l'ouvrage. Par ailleurs, il n'existe actuellement que peu de littérature en ce qui concerne les conventions récentes, telles que la Convention de Montréal et la COTIF, dans la version du Protocole de Vilnius 1999, qui n'est entrée en vigueur que le 1^{er} juillet 2006. Nonobstant cela, cet aperçu sur le droit international en matière de transports de marchandises constitue un moyen utile pour fournir aux praticiens et aux étudiants un aperçu rapide des principales bases de responsabilité des conventions internationales.
(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° 3149/2006, p. 646 – 12 questions sur la déclaration de valeur

Idem, n° 3155/2006, p. 740 – Colis. Ce qu'il faut savoir (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 4/2006, S. 2 – Intermodalité : survol des projets en cours / Intermodalität: Überblick über laufende Projekte / Intermodality: résumé of projects in hand (I. Oberson)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 10/2006, S. 5-11, 11/2006, S. 3-9 und 12/2006, S. 5-9 – Vorschriften 2007. Wichtigste Änderungen 2007 zum RID/ADR – Teil 3 und 4 (J. Conrad, E. Kessler, V. Krampe, U. Mann, H.-J. Niegel, T. Pindris, E. Sigrist)

Revue générale du Droit International Public, Paris, N° 2/2006, p. 273-302 – La clause de déconnexion en faveur du droit communautaire : une pratique critiquable (C.F. Economides, A.G. Kolliopoulos)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit de transports, Rouen, N° 50/2006, p. 1-5 – Tableau comparatif des régimes juridiques des transporteurs aériens dans les conventions de Varsovie-La Haye et de Montréal (F. Létacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2006, S. 373-380 – Die CMNI – erste Fragen der Rechtsanwendung (K. Ramming); S. 384-388 – Der Spediteur-Frachtführer als aufeinanderfolgender Frachtführer (H. Neumann)

Idem, Nr. 11-12/2006, S. 413-421 – Schadensverhütung und Quersubventionen bei der CMR aus deutscher Sicht. Überlegungen aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der CMR; S. 421-428 – Neue Entwicklungen im Lufttransportrecht vor dem Hintergrund des Inkrafttretens des Montrealer Übereinkommens (E. Ruhwedel); Prozessuale Besonderheiten im Transportrecht (H. Neumann); Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports (R. Herber)

Uniform Law Revue/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, 2006-3, p. 517-521 – La Convention CMR – Pilier du transport international par route (J. Capel Ferrer); p. 523-531 – L'adaptation de la Convention

CMR à l'ère informatique (J. Putzeys); p. 545-568 – Application et interprétation de la Convention CMR à la lumière du droit international (W. Czapski); p. 569-583 – La Convention CMR, les transports supersposés et multimodaux (Ph. Delebecque); p. 585-607 – The Degree of Default under Article 29 CMR (O.J. Tuma); p. 609-618 – Forum shopping – Article 31 de la CMR (S. Grignon-Dumoulin); p. 619-631 – Les juges nationaux face aux silences de la CMR : jurisprudence française (G. de Monteynard) ; p. 633-639 – National Judges Facing Gaps in the CMR : British Case-law (M. Clarke)