



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

1/2007

115e Année • Janvier - Mars

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Listes des lignes 1999 Liste des lignes maritimes et
de navigation intérieure CIV, p. 1

Liste des lignes maritimes et de navigation
intérieure CIM, p. 1

Liste d'arbitres, p. 1

M. Gerfried Mutz
Conseiller honoraire de l'OTIF, p. 2

Questions juridiques concernant la COTIF

Possibilité d'adhésion de la Russie à la COTIF avec
uniquement une partie de l'infrastructure ferro-
viaire (art. 1^{er}, § 6 CIM), p. 2

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de
transport CIM/SMGS »

Groupe de pilotage CIM/SMGS – Košice (Slovaquie), 11.7.2006
et Varsovie, 25.1.2007 – p. 3

Publications et liens intéressants, p. 4

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 26-30.3.2007 – p. 4

Publications et liens intéressants, p. 6

Facilitation ferroviaire

Conférence internationale sur la facilitation du
passage des frontières en trafic ferroviaire

Session préparatoire CEE/ONU-OSJD – Varsovie, 6-8.3.2007 –
p. 6

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire
Conférence diplomatique
Luxembourg, 12-23.2.2007, p. 7

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission Economique des Nations Unies pour
l'Europe (CEE/ONU)
Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 6-8.2.2007 –
p. 12

Jurisprudence

Cour d'Appel de Versailles – Arrêt du 5.10.2006 – Champ
d'application – irrégularité de la lettre de voiture (CMR), p. 12

Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne,
LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicules 618 et 619 (8,2006
– à jour au 30.4.2006) – p. 13

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de
transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport
des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par Rita
Bidinger, avec la collaboration de Ralph Müller-Bidinger,
livraisons complémentaires 1/06, état novembre 2006, et 2/06, état
décembre 2006, p. 14

Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz (Loi relative aux chemins de
fer), y compris les bases économiques et juridiques des chemins
de fer, état : 1.12.2006, p. 14

Last but not least

Un drapeau ? Le drapeau ! p. 15

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

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
Internet : www.otif.org
E-mail : info@otif.org

1/2007

115^e Année – Janvier - Mars

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 4 du 1^{er} février 2007

Chapitre « Allemagne »

En raison de l'inscription de la ligne de ferry-boat Hamburg-Helgoland (31.03.2007-28.10.2007) exploitée par la « Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG » (Postfach 26 26, DE – 24916 Flensburg) et des modifications apportées au chapitre Allemagne, 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 4 du 1^{er} février 2007

Chapitre « Allemagne »

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

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

Liste d'arbitres

Le Secrétaire général établit, conformément à l'article 30 de la COTIF, une liste d'arbitres et la tient à jour. Chaque Etat membre peut faire inscrire deux de ses ressortissants sur cette liste. Afin d'actualiser la liste d'arbitres, tenue jusqu'à présent conformément à la COTIF 1980, le Secrétariat a invité les Etats membres, à l'occasion de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, de vérifier la liste existante et de lui communiquer les modifications souhaitées.

Six Etats membres ont donné suite à cette invitation et ont soit fait inscrire de nouveaux arbitres ou ont mis à jour les indications figurant sur cette liste. La liste actualisée est publiée sur le site Internet de l'OTIF

(www.otif.org). Le Règlement d'arbitrage élaboré par le Secrétariat paraît également sur le site Internet de l'OTIF.

Des litiges de nature de droit international public ou de droit civil concernant l'interprétation et l'application de la COTIF – y compris du Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF – et les litiges concernant l'application des Appendices à la COTIF peuvent être soumis au Tribunal arbitral conformément au Titre V de la COTIF.

M. Gerfried Mutz **Conseiller honoraire de l'OTIF**

Au cours d'une réception du Corps diplomatique, organisée le 18 janvier 2007, le Secrétaire général a remis à M. Gerfried Mutz le titre de Conseiller honoraire de l'OTIF. Ce titre honorifique lui a été décerné en reconnaissance et en hommage des services qu'il a rendus à l'OTIF et de l'engagement dont il a fait preuve pendant plus de trente années au service du Secrétariat de l'OTIF.

Lors de son allocution, le Secrétaire général a rendu hommage aux mérites de son suppléant, M. Gerfried Mutz. Il a tout d'abord mentionné le grand respect professionnel que M. Mutz s'est acquis pendant plus de trente ans de service au sein de l'Organisation. Dans ce contexte, le Secrétaire général a notamment attiré l'attention sur l'influence intensive, durable et couronnée de succès que M. Mutz a exercée durant de nombreuses années sur le développement du droit international ferroviaire. Il a souligné en particulier les mérites de M. Mutz en relation avec la révision de la COTIF 1980 qui, après de longues années de travaux préparatoires, ont abouti avec la signature du Protocole de Vilnius 1999. Le Secrétaire général s'est réjoui que le Protocole de Vilnius et donc la COTIF 1999 soient entrés en vigueur alors que M. Mutz exerçait encore ses fonctions. En tant qu'autre point central des mérites de M. Mutz pour l'Organisation, il a cité la représentation effective de l'Organisation à l'extérieur, que ce soit par des expertises écrites, le conseil dans des affaires juridiques ou ses innombrables conférences tenues en Suisse et à l'étranger. Le Secrétaire général a clos son hommage en remarquant qu'une consolation pour le Secrétariat de l'OTIF, l'Organisation et lui-même réside dans le fait que la renommée de M. Mutz en tant qu'homme et juriste persistera à l'avenir dans le monde du droit de transport international ferroviaire également au-delà du domaine d'action de l'OTIF.

A l'occasion de son départ en retraite, nous souhaitons à M. Mutz, de couler bien des jours heureux entouré de sa famille et de ses amis.

Questions juridiques concernant la COTIF

Possibilité d'adhésion de la Russie à la COTIF avec uniquement une partie de l'infrastructure ferroviaire (art. 1^{er}, § 6 CIM)

Lors des négociations entre l'Allemagne et la Russie en ce qui concerne la création de liaisons par trains-ferry entre Sassnitz, d'une part, et les ports russes Baltijsk et Ust-Luga, d'autre part, s'est posée la question du régime juridique des transports sur cette liaison par ferry-boat.

Les transports internationaux ferroviaires subséquents sur le territoire russe sont soumis au SMGS; pour un transport maritime, un connaissance devrait, en plus, être établi et le transport sur le parcours maritime devrait être soumis au droit maritime. Du côté allemand, la COTIF permet de soumettre aux Règles uniformes CIM (RU CIM) non seulement les transports ferroviaires proprement dit, mais aussi les transports complémentaires maritimes. L'Allemagne a fait usage de cette possibilité et a fait inscrire la ligne de ferry-boat dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM à compter du 1^{er} décembre 2006 (v. Bulletin 4/2006, p. 57).

L'application der RU CIM sur la base de l'article 1^{er}, § 2 CIM serait ainsi possible, à condition que les parties au contrat de transport en conviennent et que ce choix juridique soit autorisé selon le droit russe. Cette dernière question deviendrait superflue si la Russie adhéra à la COTIF.

Le Secrétariat de l'OTIF a répondu, dans ce contexte, à différentes questions concernant l'interprétation des dispositions de la COTIF et des RU CIM qui revêtent une importance pour une adhésion de la Russie à la COTIF avec une réserve en ce qui concerne le champ d'application conformément à l'article 1^{er}, § 6 CIM.

L'article 1^{er}, § 6 CIM permet l'adhésion d'un Etat à la COTIF en vue de l'application des RU CIM sur une partie de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire à condition que cette partie de l'infrastructure ferroviaire soit définie précisément et qu'elle soit reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. La question s'est posée de savoir si la condition prévue à l'article 1^{er}, § 6 CIM est également remplie si la liaison à

l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre est uniquement assurée par une liaison ferry-boat. Le Secrétaire général a confirmé aux deux Etats intéressés le point de vue selon lequel la liaison à une infrastructure ferroviaire d'un Etat membre pouvait également être assurée par une liaison ferry-boat inscrite sur la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM (art. 24, § 1 COTIF). Il a toutefois précisé en même temps qu'une adhésion avec une réserve conformément à l'article 1^{er}, § 6 CIM n'entraîne pas en ligne de compte si l'application des RU CIM était limitée à une ligne ferry-boat. Il a attiré l'attention sur le fait qu'une adhésion en vue de soumettre uniquement une ligne ferry-boat, c'est-à-dire un transport en complément à un transport ferroviaire (art. 1^{er}, § 4 CIM) n'était pas prévue.

Il a été précisé entre temps que la réexpédition des marchandises ne devait pas être effectuée dans le port russe respectif, mais dans la gare la plus proche. Sous cet aspect la Russie envisage une adhésion à la COTIF limitée au court parcours entre le port respectif et la gare russe la plus proche. Rien ne s'y oppose du point de vue du droit de la COTIF. Les RU CIM s'appliqueraient alors, conformément à l'article 1^{er}, § 6, lettre a) CIM, aux transports effectués sur l'infrastructure définie sur laquelle se situe l'itinéraire prévu dans le contrat de transport, y compris la gare russe qui, en fonction du sens du trafic, sera soit le lieu prévu pour la prise en charge de la marchandise soit le lieu prévu pour sa livraison.

(Traduction)

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS »

Groupe de pilotage CIM/SMGS

*Košice (Slovaquie), 11 juillet 2006
et Varsovie, 25 janvier 2007*

Selon le concept du projet commun du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS », il incombe au Groupe de pilotage de prendre des décisions de principe, de donner des mandats à deux groupes de travail spécialisés restreints, à savoir au Groupe juridique et au Groupe d'experts, et d'approuver les résultats de leurs travaux, avant que ceux-ci ne soient formellement adoptés par les organes compétents dans le cadre du CIT et de l'OSJD (Commission CIM, II^{ème} Commission de l'OSJD).

L'année passée, le Groupe de pilotage s'est réuni, le 11 juillet 2006 à Košice, sur invitation de l'entreprise ferroviaire Cargo Slovakia (ZSSK Cargo). Il a traité le thème de la « lettre électronique CIM/SMGS » et a donné le mandat au Groupe d'experts d'élaborer des spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique. Par ailleurs, le Groupe d'experts a été chargé d'examiner des solutions pour l'utilisation d'une lettre de voiture unique CIM/SMGS avec une liste des wagons pour les trains complets et les groupes de wagons et de proposer des compléments pertinents pour le guide « Lettre de voiture CIM/SMGS ».

En relation avec les travaux du Groupe juridique, deux décisions ont été prises, à savoir d'une part en ce qui concerne la publication commune du précis relatif à la responsabilité CIM/SMGS par le CIT et l'OSJD et, d'autre part, en ce qui concerne la modification du but de la deuxième phase du projet actuellement en cours. Les buts des travaux du Groupe juridique, auxquels l'OTIF participe, ont été présentés dans le Bulletin 4/2006 (v. p. 66/67).

Lors de sa session suivante à Varsovie, le 25 janvier 2007, le Groupe de pilotage a pris connaissance de l'état de la mise en œuvre de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les différents corridors et de l'état des travaux du Groupe d'experts et du Groupe juridique. Les travaux du Groupe d'experts en ce qui concerne un modèle de liste des wagons et conteneurs pour trains complets et groupes de wagons avec une lettre de voiture unique ainsi que les travaux en relation avec l'introduction de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS doivent encore être poursuivis ; les résultats provisoires n'étaient pas encore prêts pour une approbation. Il en va de même pour les travaux du Groupe juridique en ce qui concerne un modèle du procès-verbal de constatation uniforme CIM/SMGS et les dispositions d'application y relatives. La version définitive de ces modèles de formulaires en relation avec l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS et des dispositions pertinentes (à caractère de droit contractuel ou – dans certains Etats – de droit administratif) doit être soumise, pour approbation, à la prochaine session du Groupe de pilotage en juillet 2007. Le mandat du Groupe juridique a été précisé en ce sens qu'il est chargé de formuler des règles uniformes pour le traitement des réclamations.

Au cours d'une troisième phase du projet, des réglementations uniformes devraient être élaborées en ce qui concerne des transports ferroviaires eurasiatiques de marchandises. Les mesures nécessaires pour lancer cette phase du projet ont été discutées d'une manière générale. Le Secrétariat général du CIT a l'intention de

présenter, lors de la prochaine session, un document de concept à ce sujet.

(Traduction)

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3163/2007, p. 92/93 – Le charme discret de la CIM (M. Tilche)

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 3/2007, S. 95-99 – Verspätungsentschädigungen der Bahnen (H.E. Jochim)

Transidit, Rouen, N° 51/2007, p. 1-9 – Le 1^{er} juillet 2006, la nouvelle COTIF, adoptée à Vilnius le 3 juin 1999, est entrée en vigueur (M. Allégret)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2/2007, S. 45-55 – Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999 (R. Freise); S. 58-62 – Der schlafende Wachoffizier vor dem BGH. Anmerkung zu BGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 (I ZR 20/04) (K. Ramming)

Idem, Nr. 3/2007, S. 89-94 – Teilstrecken einer multimodalen Beförderung und ihre Abgrenzung. Zugleich Anmerkung zu BGH, Urteil vom 3. November 2005 – I ZR 235/02 – (K. Ramming); S. 103-110 – Die Rechte des Flugreisenden im Überblick (W. Peterhoff)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, 2006-4, p. 824-837 – The Preliminary Draft Rail Protocol to the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment / L'avant-projet de Protocole ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 1/2007, S. 16-23 – Über den eurasischen Landweg nach Fernost. Schienengüterverkehr mit den Staaten außerhalb des Geltungsbereichs der COTIF (W. Bach)

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Berne, 26-30 mars 2007

Les experts de 24 Gouvernements (dont les Etats-Unis d'Amérique) et 20 organisations internationales

gouvernementales (dont la Commission européenne) ou non gouvernementales (dont l'UIC, l'UIP, le CEN et l'IRU) ont participé aux travaux de cette session présidée par M. C. Pfauvadel (France). Plus de 90 délégués étaient présents.

Groupe de travail sur la révision du chapitre 6.2 – Récipients à gaz (v. Bulletin 3/2006, p. 44-45)

Rappelons que l'objectif principal de cette révision était d'incorporer les principes de la Directive TPED européenne relative aux équipements à pression transportables, avec deux nouvelles définitions (Evaluation de la conformité et Demandeur) et deux nouvelles sections dans la Partie 1 et portant sur les contrôles administratifs pour la réalisation des évaluations de la conformité, les procédures à suivre pour les contrôles périodiques et exceptionnels. Le deuxième objectif consistait à mieux harmoniser le chapitre 6.2 sur les dispositions du Règlement type de l'ONU, notamment au niveau structurel. Enfin, l'on voulait éliminer dans la mesure du possible les prescriptions spécifiques du RID/ADR devenues obsolètes. La reprise de certains aspects de la Directive TPED, tels que la surveillance du marché et l'organisation de groupes de travail pour l'échange d'expériences entre les autorités compétentes et les organismes d'épreuve n'ont en revanche pas été retenues. Il a fallu deux jours et demi de travail pour adopter cette révision. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que la TPED serait révisée en fonction des décisions prises à cette session. Par ailleurs, le représentant de la Belgique a estimé que ces nouvelles dispositions auraient dû être prévues pour s'appliquer de manière générale non seulement aux récipients à pression mais aussi à tous les autres types d'emballage et de citernes. La Réunion commune n'a par contre pas accepté de maintenir un NOTA important stipulant qu'avec l'accord de l'autorité compétente, on peut utiliser des versions plus récentes des normes indiquées, le cas échéant, car cela remettrait en question la procédure de vérification de la conformité des normes avec le RID/ADR mise sur pied au sein de la Réunion commune et de son groupe de travail sur les normes, cette entente collective étant divergente de la procédure du Règlement type de l'ONU, car si il n'est pas précisé par « du pays d'origine », cela veut dire de toutes les autorités compétentes des pays concernés par le transport.

Dans ce contexte, un document informel de la Belgique a fait l'objet d'un long débat. Il était proposé d'élargir le champ d'application du RID/ADR en modifiant la définition de « transport » pour y inclure le chargement, le déchargement, le remplissage et la vidange des

réceptifs. Le représentant de la Belgique a justifié cette proposition parce qu'en pratique, et bien que ceci ne serait pas contraire aux dispositions du RID/ADR, le remplissage des réceptifs à gaz dans un pays autre que le pays d'agrément de ces réceptifs n'est toujours pas autorisé. Plusieurs délégations ont rappelé que selon l'article 4 § 1 de l'ADR, chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité de transport en cours de route, l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses. L'article 3 de l'Appendice C à la COTIF prévoit également une restriction dans ce sens. Les motifs invoqués pour une réglementation supplémentaire peuvent être nombreux : sûreté, protection de l'environnement, droit du travail, considérations d'ordre économique, etc. Contrairement au cadre juridique régissant le transport international de marchandises dangereuses, le cadre juridique dont dépendent les autres réglementations relève souvent de la compétence nationale. Les diverses prescriptions nationales créent effectivement des obstacles au commerce international. Il ne semblait cependant pas que ces problèmes puissent être résolus dans le seul cadre du RID/ADR, l'acceptation des prescriptions du RID/ADR à des fins autres que le transport devant plutôt figurer dans les instruments juridiques appropriés.

Le représentant de l'Allemagne a proposé que la Réunion commune se prononce sur la question de principe de savoir si un pays peut refuser le remplissage d'un réceptif conforme au RID/ADR (par exemple celui d'un réceptif agréé dans un autre pays) pour des raisons qui ne sont pas liées aux prescriptions de transport. Plusieurs délégations ont estimé qu'il n'est pas opportun de mettre cette question aux voix, parce que ce genre de question d'interprétation juridique nécessite des consultations appropriées qui n'ont pas pu être effectuées compte tenu de la mise à disposition de ce document informel qu'en début de réunion. Le représentant de la Belgique a proposé que son document informel soit discuté à la prochaine session en tant que document officiel.

Rapport du groupe de travail informel sur les déchets dangereux (v. Bulletin 3/2006, p. 45)

Les nouveaux textes proposés par le groupe de travail ont été adoptés et ils se caractérisent par l'affectation à un groupe d'emballage mais aucune prescription spécifique d'exemption pour certaines limites de quantité n'est prévue. En revanche, il n'a plus été considéré nécessaire de prescrire l'utilisation de certaines rubriques N.S.A. (non spécifiées par ailleurs), en fonction des propriétés du déchet dangereux. En principe, toutes les rubriques collectives pourront être

utilisées. En outre, il n'a pas non plus été jugé opportun d'utiliser la nomenclature européenne des déchets au lieu du nom technique. Le représentant du Royaume-Uni a cependant souhaité que ces nouvelles dispositions soient applicables dans un cadre multimodal au niveau du Règlement type de l'ONU.

Rapport du groupe de travail sur les normes

La Réunion commune a pris note de l'état d'avancement des discussions sur la façon de traiter la compatibilité chimique des emballages en plastique.

Rapport du groupe de travail sur les citernes

L'exigence de brise-flots ou de cloisons pour les réservoirs qui ne sont pas partagés en sections d'une capacité maximale de 7500 litres ne se limitera plus aux seules matières liquides mais également à la plupart des gaz liquéfiés ou liquéfiés réfrigérés. Quant à l'application des normes, il a été décidé que les normes énumérées pour la première fois doivent devenir obligatoires après deux ans. Dans le cas d'une norme amendée ou révisée, seule la version énumérée antérieurement peut être utilisée en tant qu'alternative pendant la période de deux ans. D'autre part, l'autorité compétente peut reconnaître l'utilisation d'un code technique garantissant le même degré de sécurité pour tenir compte des progrès scientifiques et techniques, ou lorsque qu'aucune norme n'est énumérée ou pour traiter d'aspects spécifiques non prévus dans les normes énumérées.

Obligations de sécurité des déchargeurs et des destinataires (v. Bulletin 1/2006, p. 4)

La décision sur le transfert d'une partie des obligations du destinataire au déchargeur, avec une nouvelle définition du déchargeur, a dû être reportée à la prochaine session faute de consensus sur une partie du nouveau texte.

Indication du nom technique dans le document de transport

Le Règlement type et le RID/ADR ne sont pas alignés en ce qui concerne l'affectation d'une disposition spéciale y relative pour les rubriques génériques et N.S.A. Le représentant du CEFIC a accepté de mener les travaux d'un groupe de correspondance qui vérifierait au cas par cas s'il y a des raisons de conserver dans le RID/ADR cette disposition en regard des rubriques auxquelles elle n'est pas affectée dans le Règlement type, étant entendu que les gouvernements qui souhaitent la conserver fourniraient les justifications

nécessaires qui pourraient permettre également de porter la question à l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU. Si nécessaire, le CEFIC organisera un groupe de travail informel.

Système de surveillance (suivi et pistage) des véhicules pour le transport de marchandises dangereuses

Le représentant de la Commission européenne a présenté les faits marquants d'un document de discussion du Comité de la Commission et notamment l'établissement d'un groupe de travail ad hoc au sein de la Commission, en particulier sur le rôle possible de l'Union européenne, et une suggestion pour l'établissement d'un autre groupe de travail ad hoc de la Réunion commune. La Réunion commune sera tenue informée sur les développements futurs dans la Commission européenne.

Télématique pour les marchandises dangereuses en transport intermodal

Dans un document le représentant de l'Allemagne a notamment attiré l'attention sur l'urgence de prendre en compte cette question pour éviter que des systèmes soient élaborés et qui ne seraient pas appropriés pour le transport de marchandises dangereuses. Il a informé qu'une étude a été mandatée en Allemagne notamment dans le but d'examiner les différents projets. Il a proposé qu'un groupe de travail ad hoc soit mis sur pied pour fixer un mandat possible, un programme de travail et une procédure et de présenter les résultats à la Réunion commune. La Réunion commune en a accepté le principe.

Travaux futurs

La session d'automne de la Réunion commune aura lieu du 11 au 21 septembre 2007 à Genève. Elle sera notamment consacrée à l'harmonisation avec la 15^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Publications et liens intéressants

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 5-11 – Vorschriften 2007. Wichtigste Änderungen 2007 zum ADR – Teil 8/9. Wesentliche Änderungen im 33. Amendment des IMDG-Codes. (J. Conrad, D. Dabels, E. Kessler, V. Krampe, U. Mann, H.-J. Niegel, T. Pindris, E. Sigrist)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 8/9 – Drei Tage bis Moskau. Transkontinentaler Güterverkehr

zwischen Mitteleuropa und den GUS-Staaten. (R. Gödde)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 9-12 – „Alle müssen an einem Strang ziehen“. COTIF 1999 und Allgemeiner Verwendungsvertrag. (S. Klein)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 13-15 – Aufholbedarf im Schienenverkehr. Einsatz von Telematiksystemen. (T. Rieckenberg)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 16/17 – Wer deutet die Zeichen. Angabe der Tankcodierung und der Sondervorschriften auf Kesselwagen. (E. Winkler)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 30/31 – Technischer Fortschritt. 43. Tagung des RID-Fachausschusses. Gemeinsame Tagung September 2006 (J. Conrad)

http://www.gelaweb.de/artikel/gemeinsame_tagung9-06.pdf: Gemeinsame Tagung (Genf, 11. bis 15. September 2006) (J. Conrad)

Facilitation ferroviaire

Conférence internationale sur la facilitation du passage des frontières en trafic ferroviaire

Session préparatoire CEE/ONU-OSJD

Varsovie, 6-8 mars 2007

Le Secrétariat de l'OTIF participe – dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) – à l'élaboration d'une nouvelle Annexe 9 à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, qui a trait au passage des frontières dans le cadre des transports ferroviaires des marchandises, et d'une nouvelle Convention relative aux facilitations du passage des frontières dans le cadre des transports internationaux ferroviaires des voyageurs.

Les deux textes de convention ont été discutés au cours de six sessions préparatoires, dont la dernière s'est tenue du 6 au 8 mars 2007 à Varsovie, et qui étaient organisées conjointement par la CEE/ONU et l'OSJD (v. également Bulletin 4/2005, p. 65/66). Le Secrétariat de l'OTIF a apporté dans la discussion de nombreuses propositions substantielles.

Dans la nouvelle Annexe 9, l'on est parvenu, en ce qui concerne le transport des marchandises, à modifier certaines dispositions déclaratoires qui n'allaient pas au-delà de déclarations d'intention, en des dispositions ayant un contenu contraignant. Par ailleurs, il a été possible d'introduire, au cours de la dernière session préparatoire, une disposition sur la base de laquelle il est possible de contrôler régulièrement le respect des normes définies concernant les délais pour les contrôles aux frontières, d'analyser les causes de non respect des délais et de prendre les mesures nécessaires.

Le projet de la nouvelle Convention relative aux facilitations du passage des frontières dans le cadre des transports internationaux ferroviaires des voyageurs prévoit différentes possibilités sur le moment et la manière dont les contrôles des voyageurs et de leurs bagages sont effectués. Le Secrétariat de l'OTIF a attaché une grande importance à ce que soit défini dans la nouvelle réglementation qu'il convenait de toujours préconiser des variantes qui ne nécessitent pas un temps d'arrêt supplémentaire dans une gare frontière ou une autre gare destinée à de tels contrôles, c'est-à-dire des contrôles dans le train en marche et des contrôles à l'occasion de manoeuvres de changement d'écartement des voitures. La présentation systématique dans la dernière version du projet tient compte de ce vœu. Les représentants des Etats membres de l'OSJD qui ont participé aux sessions préparatoires n'ont pas vu de possibilité de reprendre une obligation de mettre à profit le temps nécessaire pour les manoeuvres de changement d'écartement pour également effectuer les contrôles.

Avec la sixième session préparatoire, à laquelle ont participé des représentants de dix Etats membres de l'OSJD et de la Serbie, l'élaboration des deux textes est achevée dans une mesure permettant d'introduire la procédure d'adoption au sein de la CEE/ONU. La Conférence internationale ne se tiendra probablement qu'après l'adoption des deux textes de conventions dans le cadre des organes compétents. Lors de cette conférence, devraient, entre autres, être présentées et analysées, au regard des nouvelles réglementations, la situation aux points de passage des frontières importants pour le trafic ferroviaire eurasiatique et les procédures de contrôle qui y sont effectuées.

(Traduction)

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire

Conférence diplomatique

Luxembourg, 12-23 février 2007

Le « Protocole de Luxembourg » ouvre de nouvelles perspectives pour le financement de matériel roulant ferroviaire¹

La situation de départ

Lors d'une Conférence diplomatique, qui s'est tenue du 12 au 23 février 2007 à Luxembourg sous l'égide de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et de l'OTIF et à laquelle ont participé des représentants de 42 Etats et de onze organisations internationales, le texte du « Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles »² a été finalement discuté et adopté³.

La Convention de base

Pour comprendre l'importance du Protocole, il est nécessaire de se consacrer à la « Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles ». Cette convention a été adoptée le 16 novembre 2001 au Cap et est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2004 suite à la ratification par trois Etats. Depuis, de nombreux Etats y ont adhéré et d'autres adhésions sont à attendre⁴.

Le contenu essentiel de la Convention du Cap peut être résumé comme suit :

1. Afin de faciliter le financement de l'acquisition et de l'utilisation de matériels d'équipement mobiles d'une grande valeur ou d'une grande importance économique (aéronefs, locomotives, satellites

1 Sur ce sujet voir également l'étude intitulée « Le registre international relatif aux garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire », publiée dans le Bulletin 2/2003, p. 35 ss.

2 v. <http://www.unidroit.org/french/conventions/mobile-equipment/conference2007/main.htm>

3 Les textes adoptés lors de la Conférence diplomatique de Luxembourg seront publiés dans un prochain numéro du Bulletin.

4 v. <http://www.unidroit.org/english/implement/i-2001-convention.pdf>

- etc.), en particulier également dans des régions du monde dépendant particulièrement de capitaux étrangers, un cadre juridique uniforme pour la reconnaissance globale et la protection des garanties réelles est prévu.
2. Un système international d'inscription (par Internet, 24 heures sur 24) constitue le cœur des réglementations prévues dans ce cadre.
 3. Une garantie internationale peut – en respectant des conditions de forme définies (forme écrite, identification du bien, etc.) - être constituée par trois types de contrats de droit privé :
 - a) contrat constitutif de sûreté entre un créancier garanti (p. ex. créancier qui accorde un crédit garanti) et un constituant,
 - b) contrat de droit de propriété entre un vendeur conditionnel et un acheteur conditionnel et
 - c) contrat de bail entre un bailleur et un emprunteur.
 4. La Convention s'applique uniquement si le constituant etc. est situé dans un Etat contractant, p. ex. lorsqu'il y a son siège ; cette condition ne s'applique par contre pas au créancier garanti.
 5. En ce qui concerne les trois catégories suivantes de matériel d'équipement mobile, trois « Protocoles », qui doivent être compris et interprétés, avec la Convention, comme un accord uniforme et non seulement l'appliquent, mais aussi l'adaptent et priment sur celle-ci en cas d'incompatibilités sont déjà prévus dans la Convention de base :
 - a) matériel aéronautique (cellules d'avions) etc.
 - b) matériel roulant ferroviaire et
 - c) matériel d'équipement spatial.
 6. D'autres dispositions concernent
 - a) les droits du créancier garanti etc. en cas d'inexécution, les Etats disposant d'une marge de manœuvre au moyen de déclarations. Hormis cela, il peut, à tout moment, être dérogé à ces droits au moyen d'un accord écrit conclu par les parties (exceptions, v. ci-après) ;
 - b) les détails du système d'inscription, tels que l'Autorité de surveillance (personnalité juridique, immunités), le Conservateur du registre (responsabilité et assurance), les inscriptions dans le registre ainsi que la consultation et les radiations du registre ;
 - c) l'effet d'une garantie internationale inscrite vis-à-vis d'un tiers (p. ex. administrateurs d'insolvabilité, primauté de droits inscrits antérieurement ou ultérieurement), l'effet de cessions.

Le Protocole ferroviaire

Le Protocole de Luxembourg contient, en application et adaptation de la Convention du Cap, notamment les réglementations particulières suivantes pour le matériel roulant ferroviaire :

1. L'identification du bien (v. ci-dessus) nécessaire pour faire valoir une garantie internationale peut se faire tant par la description d'un bien précis que par des descriptions plus générales (v. cependant sous ch. 10).
2. La disposition de la Convention, selon laquelle certains droits du créancier garanti doivent être exercés d'une « manière commercialement raisonnable », est élargie dans la mesure où tout droit exercé selon la Convention en cas d'inexécution doit être exercé de cette manière et ne peut non plus pas être dérogée par un accord des parties.
3. En sus des droits prévus dans la Convention en cas d'inexécution, l'exportation et le transfert réel du matériel roulant ferroviaire en dehors du territoire national sur lequel il se trouve peut être demandée, l'exportation devant être communiquée avec un « préavis raisonnable » aux personnes intéressées.
4. Lorsqu'un créancier garanti projette la vente ou le bail d'un bien garanti du matériel ferroviaire en sa faveur en cas d'inexécution des obligations, le préavis raisonnable prévu dans la Convention pour en informer les personnes intéressées, est d'au moins 14 jours. Un délai plus court par accord des parties n'est toutefois pas permis.

5. Sous réserve d'une déclaration correspondante (« opt-in ») d'un Etat partie, une protection juridique provisoire peut être accordée, dans cet Etat, selon des règles définies, par un tribunal jusqu'à la décision définitive d'une inexécution d'obligation.
6. Les droits en cas d'insolvabilité, un cas particulièrement important pour les garanties, sont soumis soit au droit national, soit à trois (par opt-in) variantes de réglementation qui diffèrent considérablement en ce qui concerne l'étendue des droits et des obligations définies pour l'administrateur d'insolvabilité, les parties, les autorités et les tribunaux. La coopération transfrontalière des tribunaux et des administrateurs d'insolvabilité nécessite un opt-in supplémentaire.
7. Un Etat peut, au moyen d'une déclaration, exclure un « matériel roulant affecté au service public » entièrement ou partiellement des dispositions relatives au Registre, respectivement des dispositions applicables en cas d'inexécution des obligations ou d'insolvabilité. Cela permet d'éviter qu'un matériel roulant, au moyen duquel sont fournis des services d'un intérêt public, soit retiré de la circulation (p. ex. en trafic public régional).
8. En l'absence d'une inexécution au sens de la Convention, le débiteur a droit à la jouissance et à l'utilisation paisibles du bien.
9. Le système d'inscription conformément à la Convention est concrétisé comme suit :
 - a) L'Autorité de surveillance (AS) est composée de représentants des Etats parties et, jusqu'à ce que le nombre de dix Etats parties soit atteint, au maximum de trois représentants des Etats nommés par UNIDROIT et par l'OTIF selon le principe d'une large répartition géographique.
 - b) L'AS peut constituer, pour lui apporter son soutien, une Commission d'experts.
 - c) Par ailleurs, l'AS est soutenue par un Secrétariat assumé par l'OTIF.
 - d) Le premier Conservateur est nommé pour une période d'au moins cinq ans et de dix ans au plus.
- e) Un Etat peut, au moyen d'une déclaration, prévoir que les informations nécessaires à l'inscription ne soient pas directement transmises au Conservateur, mais qu'elles doivent être transmises par l'intermédiaire de points d'entrée.
10. Contrairement à la constitution d'une garantie internationale (v. ci-dessus), une identification individuelle (numéro d'identification attribué par le Conservateur) de chaque matériel roulant ferroviaire est nécessaire pour l'inscription de la garantie dans le Registre. Ce numéro ne doit toutefois pas obligatoirement être fixé sur ce matériel, mais peut être associé à un autre numéro d'identification (p. ex. d'un système national ou régional) ainsi fixé. Il est alors indispensable qu'en cas de numéros différents, une attribution sans faille aux périodes d'utilisation respectives à partir de la première inscription dans le Registre international soit effectuée.
11. En ce qui concerne la responsabilité du Conservateur, un montant maximal par année est prévu – sauf en cas de manquement grave ou prémédité aux obligations (v. ci-dessous).
12. Les droits à verser concernant les inscriptions et les consultations sont fixés de manière à recouvrer les frais « raisonnables » de fonctionnement du Registre et du Secrétariat. Les frais de l'Autorité de surveillance sont supportés par les Etats qui y sont représentés.
13. A des fins purement d'information, des communications concernant des ventes de matériel roulant ferroviaire peuvent également être inscrites dans le Registre. Ceci a pour but d'augmenter la transparence, étant donné qu'il n'existe guère, à l'heure actuelle, de possibilités d'inscription pour de telles ventes.

La préparation de l'entrée en vigueur

Le Protocole ouvert à la signature à Luxembourg entrera en vigueur lorsque les instruments suivants auront été déposés auprès du Dépositaire (UNIDROIT) :

1. instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion de quatre Etats et
2. attestation du Secrétariat (OTIF) que le « Registre international » est pleinement opérationnel.

La deuxième condition a été ajoutée de manière préventive pour le cas où, la première condition étant remplie, celle-ci n'a pas encore donné lieu à un nombre d'inscriptions correspondant, respectivement que d'autres conditions, comme p. ex. une couverture d'assurance pour la responsabilité du Conservateur ne sont pas encore remplies.

L'Acte final de la Conférence est complété par six résolutions adoptées à l'unanimité, parmi lesquelles il convient de citer en particulier, du point de vue de l'OTIF, les suivantes :

- n° 1 établissement de l'Autorité de surveillance et du Registre international,
- n° 4 commentaire officiel du Protocole de Luxembourg et
- n° 6 régime de responsabilité du Conservateur en vertu de l'article XV (5) du Protocole.

Le commentaire susmentionné doit être élaboré par le Rapporteur de la Conférence (Sir Roy Goode, Royaume-Uni, qui a déjà rédigé le commentaire officiel concernant la Convention relative aux garanties internationales), en étroite coopération avec l'OTIF et UNIDROIT, et en coordination avec les Présidents de la Commission plénière et des trois Comités établis lors de la Conférence (Comité des dispositions finales, Comité du Registre et Comité de rédaction) ainsi qu'avec l'ensemble des membres du Comité de rédaction (A, CDN, D, EAK, F, J, L, RUS, SF, USA) et être diffusé, avant sa publication officielle, à tous les participants à la Conférence pour prise de position.

En ce qui concerne le régime de responsabilité, l'Autorité de surveillance doit faire usage, dès que possible, de son droit de revoir vers le haut la limite de responsabilité fixé à 5 millions de DTS par le Règlement, sous réserve qu'il soit encore possible de trouver une couverture d'assurance correspondante pour le Conservateur.

La suite de la procédure jusqu'à la date où le Conservateur et l'Autorité de surveillance seront pleinement opérationnels ressort de la résolution n° 1 :

Etablissement d'une « Commission préparatoire » composée

1. des Etats suivants, dont les représentants auront les qualifications et l'expérience nécessaires :

- a) les Etats ayant ratifié la Convention du Cap ou y ayant adhéré (v. ci-dessus),
- b) dix Etats parmi les Etats ayant participé à la Conférence de Luxembourg et
- c) six Etats désignés par UNIDROIT et l'OTIF

2. les Présidents de chaque Commission et de chaque Comité établi par la Conférence (v. ci-dessus plus Comité de vérification des pouvoirs), si les Etats de ces Présidents ne sont pas déjà représentés (v. lettres a) à c) ci-dessus),
3. un représentant de chacun des Secrétariats d'UNIDROIT et de l'OTIF, et
4. un représentant du Groupe de travail ferroviaire (RWG).

La Commission préparatoire s'acquitte des fonctions suivantes :

1. établir ses règles de procédure et méthodes de travail (nomination de son Président, constitution de comités d'experts, détermination du lieu et des dates des réunions),
2. préparer un règlement et des règles de procédure pour le Registre international (RI),
3. veiller à ce que le RI soit établi dans le cadre d'un processus de sélection équitable,
4. passer un contrat avec le Conservateur prévoyant la soumission du logiciel à des essais, les procédures de demande, l'élargissement de l'offre linguistique (p. ex. pour la France et les Etats africains francophones) et
5. entreprendre des consultations en vue d'assurer une coopération avec les registres nationaux et régionaux existants qui seraient pertinents.

La Commission préparatoire prépare, par ailleurs, l'établissement de l'Autorité de surveillance conformément à l'article XIII du Protocole de Luxembourg et établit son premier règlement.

Pour l'ensemble de la phase préparatoire, la participation d'UNIDROIT et de l'OTIF, qui fourniront autant que possible l'assistance qui sera requise sur le plan administratif et logistique, est prévue. Mais il est surtout prévu de s'appuyer sur les expériences avec le Registre

international pour l'équipement aéronautique ainsi que sur le savoir faire du secteur privé (RWG, constructeurs de matériel roulant ferroviaire, entreprises ferroviaires, financiers etc.).

Les avantages pour le chemin de fer

Parmi les nombreux avantages qui découlent du Protocole, il convient d'en citer quelques-uns en particulier :

1. Dans la mesure où le financement de matériel roulant ferroviaire directement à partir de moyens étatiques ou d'institutions dotées de moyens étatiques (p. ex. EUROFIMA) touche à des limites de plus en plus étroites en raison de restrictions budgétaires de plus en plus importantes ou pour des raisons ayant trait au droit de la concurrence, le financement privé surtout également à partir de moyens en provenance du marché international des capitaux, gagne de plus en plus en importance. Ceci d'autant plus que l'extension des transports publics poussée dans de nombreux Etats, en particulier dans les zones fortement urbanisées, génère un besoin d'investissements accru allant au-delà de celui nécessaire au financement de locomotives, de voitures et de wagons de marchandises et s'étend notamment également au matériel roulant du réseau RER et du métro ainsi qu'aux tramways etc.
2. L'accès au financement privé est considérablement facilité si les créanciers peuvent être dotés de garanties qui leurs offrent une protection efficace en cas de non remboursement de crédits, d'insolvabilité du débiteur et de transfert du matériel roulant ferroviaire à l'étranger.
3. Le risque amoindri en cas de crédits garantis au niveau international entraîne une diminution du coût des crédits.
4. La décision de bailleurs de fonds d'investir, pour la première fois, dans le domaine ferroviaire, est considérablement promue par la situation juridique uniforme ainsi que par la sécurité juridique et la transparence données par l'entrée en vigueur du Protocole.⁵

⁵ V. la présentation détaillée de cet et d'autres avantages sous <http://www.unidroit.org/french/conventions/mobile-equipment/conference2007/conferencedocuments/dcme-rp-04-e.pdf> p. 20 ss

La perspective pour l'OTIF

UNIDROIT compte actuellement 61 Etats membres⁶, dont 29 qui ne sont pas, en même temps, Etats membres de l'OTIF, parmi lesquels figurent des Etats sur tous les continents avec, en partie, d'importants réseaux ferroviaires et dont l'adhésion apporterait à l'OTIF de précieuses impulsions pour une approche mondiale et la promotion du secteur ferroviaire. Le Protocole ferroviaire et ses avantages revêtent toutefois un intérêt également pour les Etats dont les transports nécessitent encore, dans l'ensemble, un développement. Dans ces Etats pourrait ainsi être évitée l'erreur commise ailleurs, où la route a été favorisée dans le cadre des investissements pour avoir, ensuite, toutes les peines pour rééquilibrer la situation concurrentielle détériorée du chemin de fer. Une adhésion également de tels Etats représenterait pour l'OTIF et ses membres actuels un défi digne d'être relevé. Les tâches et activités considérablement élargies de l'OTIF reçoivent par le Protocole de Luxembourg et le rôle de l'OTIF qui en découle un complément qui constitue un nouveau pas vers une organisation intergouvernementale oeuvrant dans tous les domaines du mode de transport ferroviaire à l'instar de l'OMI et de l'OACI.



De gauche à droite : M. Gerfried Mutz, Conseiller Honoraire de l'OTIF, M. Gustav Kafka, suppléant du Secrétaire général de l'OTIF, M. Stefan Schimming, Secrétaire général de l'OTIF, M. Luc Frieden, Ministre de la Justice, Ministre du Trésor et du Budget du Luxembourg, M. Herbert Kronke, Secrétaire général de l'UNIDROIT.

(Traduction)

⁶ V. <http://unidroit.org/french/members/main.htm>

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Comité des transports intérieurs (CTI)

69^{ème} session

Genève, 6-8 février 2007

Comme de coutume l'OTIF a participé, du moins partiellement, à la session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, qui cette année s'est tenue à Genève du 6 au 8 février 2007.

Un point qui intéresse plus particulièrement l'OTIF était inscrit à l'ordre du jour de cette 69^{ème} session : la facilitation du passage des frontières en transport international ferroviaire. Ce point n'a pas fait l'objet de longues discussions. Le Comité des transports intérieurs a appuyé les travaux entrepris jusque là et a invité les pays impliqués, l'OSJD et les autres organisations internationales à finaliser les deux nouveaux instruments juridiques que sont la nouvelle Annexe 9 à la Convention de 1982 en matière de transport des marchandises et la nouvelle Convention selon le modèle de la Convention de 1952 en matière de transport des voyageurs. Même si elle n'a pas été expressément mentionnée, l'OTIF compte au nombre de ces organisations internationales puisqu'elle a pris et continue à prendre activement part à ces travaux (v. notamment Bulletin 4/2006, p. 65 et p. 6).

Le Comité des transports intérieurs a, tout comme les années précédentes, appuyé l'organisation d'une conférence internationale, qui se tiendrait dans la seconde moitié de l'année 2007, en soulignant une fois de plus que la Conférence internationale gagnerait en importance et conduirait à bien plus de résultats si elle était préparée soigneusement et si les deux nouveaux instruments juridiques étaient adoptés au préalable par les organes subsidiaires compétents du Comité.

Jurisprudence

Cour d'Appel de Versailles

Arrêt du 5 octobre 2006

L'irrégularité de la lettre de voiture (la mention que le transport est soumis au régime établi par la Convention fait défaut) n'a pas pour effet de soustraire les parties aux dispositions impératives de la Convention que chacune d'elles est censée connaître, particulièrement celles concernant la limitation de l'indemnité pour perte ou avarie.

Cf. articles 4, 6, par. 1, lettre k) et 7, par. 3 de la CMR¹

Sur la demande d'indemnisation de la perte du matériel :

Considérant qu'aux termes de l'article 1^{er} de la convention CMR, cette Convention : « s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents, dont l'un au moins est un pays contractant » ;

Considérant que, dès lors, les dispositions de CMR ont vocation à s'appliquer de plein droit au transport du matériel informatique litigieux, lequel s'est effectué au départ de la France et à destination de la Grande-Bretagne ;

Considérant qu'aux termes des dispositions combinées des articles 4 et 6, par. 1, lettre k) de la Convention CMR, le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture, laquelle doit contenir notamment « l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention » ;

Considérant qu'à l'article 7, par. 3, il est spécifié que : « Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, par. 1, lettre k), le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait

¹ Les dispositions comparables avec les articles 4, 6, par. 1, lettre k) et 7, par. 3 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) se trouvent à l'articles 6, 7, § 1, lettre p) et 8, § 3 CIM

l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission » ;

Considérant qu'en l'occurrence, le seul document se rapportant au transport en cause est constitué par le bon d'enlèvement émis le 29 septembre 2001 à l'ordre du C.H.I. de Poissy Saint-Germain en Laye, en vertu duquel celui-ci a confié au Sernam l'acheminement de l'équipement informatique qui s'est révélé défectueux ;

Considérant que ce document ne répond pas aux exigences de l'article 6 susvisé, et, en particulier, ne mentionne pas que le transport dont s'agit est soumis au régime établi par la Convention CMR ;

Mais considérant qu'il s'infère de l'article 4 in fine de la Convention CMR que :« L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention » ;

Considérant qu'au demeurant, l'article 7, par. 3 précité ne prévoit nullement que l'omission de la mention requise à l'article 6, par. 1, lettre k) prive le transporteur du droit de se prévaloir des limitations de responsabilité ou d'indemnisation prévues par la Convention CMR ;

Considérant qu'il en résulte que l'irrégularité de la lettre de voiture au sens des articles 6, par. 1, lettre k) et 7, par. 3 n'a pas pour effet de soustraire les parties aux dispositions impératives de la CMR que chacune d'entre elles est censée connaître, particulièrement celles concernant la limitation de l'indemnité pour perte ou avarie ;

Considérant que, dès lors, conformément à l'article 17 de la Convention CMR, applicable dans toutes ses dispositions au présent litige, la Société Sernam Xpress SAS, venant aux droits Sernam, doit être déclarée responsable de la perte du matériel informatique litigieux, qui s'est produit entre le moment de la prise en charge de ce colis et celui de sa livraison.

Tiré de : Bulletin des Transports et de la Logistique, Paris, N° 3153/2006, p. 711

Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne*, LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicules 618 et 619 (8,2006 – à jour au 30.4.2006)

Dans le fascicule 619, les auteurs analysent et commentent en détail les nouvelles conditions commerciales (NCC) de Fret SNCF qui sont entrées en vigueur le 1^{er} juin 2005. Ils examinent chacun des sept textes qui constituent les nouvelles NCC, à savoir les conditions générales de vente et de transport (CGVT), les tarifs, les conditions particulières wagons, les conditions particulières transport combiné (unités de transport intermodal), les conditions particulières installations terminales embranchées (ITE), les conditions particulières prestations complémentaires (appareils de levage, douane, pesage, transports exceptionnels...) et les conditions particulières RESA-Fret.

Les textes de ces NCC sont, quant à eux, intégralement reproduits dans le fascicule 618.

La réforme des anciennes conditions générales de vente de Fret SNCF peut, sans nul doute, être qualifiée de révolutionnaire. En effet, outre l'effort de contractualisation entre Fret SNCF et ses clients, la réforme des CGVT consiste à adopter contractuellement la CIM pour régir les transports intérieurs français. Seules quelques dispositions du droit français restent applicables. Il s'agit des dispositions – qui sont d'ordre public - relatives à la responsabilité du transporteur pour perte et avarie (article L. 133-1 du code de commerce) ainsi qu'à l'extinction de l'action contre le voiturier (article L. 133-3 du code de commerce). Il s'agit par ailleurs des dispositions relatives à l'expertise judiciaire et à la vente des marchandises (article L. 133-4 du code de commerce) et de celles sur la prescription des actions nées du contrat de transport (article L. 133-6 du code de commerce).

Dans leur appréciation internationale de la réforme, les auteurs ne manquent pas de relever que la CIM représente une source d'inspiration pour l'élaboration ou la modification des législations nationales et que les dispositions de la CIM ont été introduites dans les textes concernant les transports internes de marchandises, ou les ont inspirés, notamment en Suisse, en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas. Aujourd'hui, la SNCF s'insère dans le processus d'extension de la CIM. Tout comme les auteurs, la

rédaction retiendra que sur le plan de l'unification du droit, c'est un résultat bénéfique pour les transports ferroviaires européens (et internationaux) de marchandises.

Profondeur et pertinence de l'analyse, fiabilité et exhaustivité caractérisent une fois de plus cette publication, cosignée par l'un des meilleurs spécialistes en droit de transport ferroviaire, tant national qu'international. Toutes ces qualités en font un outil incontournable pour les professionnels du droit.

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par **Rita Bidinger**, avec la collaboration de **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, livraisons complémentaires 1/06, état novembre 2006, et 2/06, état décembre 2006, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

L'ouvrage qui date de 1961 et dont la 2^{ème} édition sous forme de feuillets mobiles remontant à 1971 est constamment adaptée au développement dans le domaine juridique, compte presque 4'000 pages en deux classeurs. Une partie importante continue à être consacrée au commentaire de la loi allemande sur le transport des voyageurs (PBefG) dans sa version actuelle. L'objet de cette loi est la législation industrielle et du travail pour les transports routiers et les questions de sécurité routière et de procédure administrative y relatives.

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

Le commentaire de la PBefG a été adapté dans la livraison complémentaire 1/06 suite à des modifications apportées par une nouvelle loi relative à la concurrence déloyale. Le commentaire remanié relatif à l'Ordonnance sur l'exploitation d'entreprises de transport routiers de voyageurs (BOKraft) constitue le point central de cette livraison complémentaire.

La partie du texte dans laquelle se trouvent les dispositions en relation avec la PBefG, telles que les ordonnances relatives à la compensation de services d'intérêt public en transport routier de voyageurs, d'une part, et en transport ferroviaire, d'autre part, est également mise à jour.

Dans la livraison complémentaire 2/2006 est entre autres expliquée une nouvelle disposition (art. 64a) de la PBefG, par laquelle les Länder sont autorisés à régler de manière indépendante la compensation de services d'intérêt public en ce qui concerne les transports dans le cadre de la formation. Le remaniement du commentaire relatif à la BOKraft est poursuivi avec les explications concernant le comportement en cas de maladie du personnel d'exploitation ou affecté au service des voyageurs.

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

Catharin/Gürtlich, *Eisenbahngesetz* (Loi relative aux chemins de fer), Commentaire y compris les bases économiques et juridiques des chemins de fer, état : 1.12.2006, Editions Linde, Vienne, 548 pages

Le droit ferroviaire, en général, et la Loi relative aux chemins de fer, en particulier, avaient, en Autriche, une longue tradition de bases stables. Le processus de modification du droit ferroviaire, lancé par les efforts de réforme initiés par la CE, a provisoirement été achevé, en 2006, avec une importante modification de la Loi relative aux chemins de fer. Ce processus de réforme a entraîné, en même temps, dans la mesure où le droit national était concerné, un « amincissement » et une simplification des procédures administratives.

Les deux auteurs qui, en tant que collaborateurs du Ministère autrichien des transports, ont activement participé à cette réforme, ont, par conséquent, jugé que le moment était venu pour présenter, pour la première fois, cette nouvelle Loi relative aux chemins de fer dans une présentation d'ensemble commentée.

Ce commentaire traite non seulement la Loi relative aux chemins de fer, mais aussi sa relation avec d'autres réglementations du droit ferroviaire, telles que celles de la Loi relative aux chemins de fer fédéraux, de la Loi relative aux chemins de fer privés ou du droit relatif au transport ferroviaire. Etant donné que les chemins de fer publics sont traditionnellement soumis, en ce qui concerne leur organisation et leur financement, à une forte influence étatique et qu'ils sont de plus en plus soumis, depuis environ dix ans, aux exigences de la politique de la CE en matière de transport, les auteurs

ont fait précéder le texte de la Loi relative aux chemins de fer de deux sections :

Dans une première section, un aperçu introductif est donné sur les considérations de principe en matière de politique des transports et sur les bases économiques de l'organisation et du financement des chemins de fer.

La deuxième section livre un bref aperçu sur la systématique des bases juridiques du droit ferroviaire dans son ensemble, afin de pouvoir également présenter les autres interfaces de la Loi relative aux chemins de fer avec le droit ferroviaire national et international.

Ces deux sections s'adressent, sous forme d'une vue d'ensemble, aux lecteurs qui recherchent une présentation complète de relations d'ensemble et de leur développement.

Le troisième paragraphe contient les remarques commentées et les indications concernant les différents paragraphes de la Loi relative aux chemins de fer. Ce commentaire est utile aux utilisateurs du droit, l'accent étant mis sur un commentaire s'orientant sur la pratique. La jurisprudence n'est mentionnée que dans la mesure où ses résultats doivent continuer à être pris en compte, même si de nombreux paragraphes ont été systématiquement renumérotés. Les indications sur la littérature et sur d'autres sources sont mises en évidence en fonction de leur élément essentiel. Afin de permettre une meilleure lecture, il a été renoncé à des citations et est offert une présentation récapitulative, les lecteurs intéressés aux détails étant renvoyés aux sources indiquées.

Comme cela est usuel, le commentaire est complété par un sommaire, une liste des abréviations et d'une liste de littérature. Une annexe à la IIIème partie offre une liste de mots-clés en ce qui concerne la Loi relative aux chemins de fer. Ce commentaire est élaboré avec soin et il peut être recommandé sans réserve à toutes les personnes intéressées par le droit ferroviaire.

(Traduction)

Last but not least

Un drapeau? Le drapeau !

Eh oui, qui l'eut cru ! Après 114 années d'existence, l'OTIF pourra enfin hisser ses couleurs. La Conférence diplomatique de Luxembourg a réussi là où le centenaire de l'OCTI a échoué. L'OTIF a un drapeau. Tant pis pour les esprits chagrins qui, il y a une quinzaine d'années, ont rejeté l'idée d'un drapeau, évitant par la même occasion une dépense de quelques 750 Frs, sous prétexte que la qualité du travail fourni était la meilleure image de marque d'une Organisation. En quinze ans me direz-vous les temps changent et les mentalités évoluent. Couleur, logo et format du nouveau drapeau ont fait l'unanimité, tacite en grande majorité. Et, ô miracle, personne ne s'est inquiété du coût de l'opération. Il y a vraiment de quoi pavoiser. Mais trêve de mesquineries : longue vie au drapeau !