



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

**Bulletin**  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**4/2008**

116<sup>e</sup> Année • Octobre - Décembre

## Sommaire

### Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

#### Listes des lignes 1999

Liste des lignes ferroviaires CIV, p. 39

Liste des lignes ferroviaires CIM, p. 39

### Travaux des organes généraux de l'OTIF

#### Comité administratif

110<sup>ème</sup> session - Berne, 12/13.11.2008 - p. 40

### Questions juridiques concernant la COTIF

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS », p. 40

Publications et liens intéressants, p. 41

### Transport des marchandises dangereuses

#### Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

46<sup>ème</sup> session - Hambourg, 21-23.10.2008 - p. 42

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

34<sup>ème</sup> session - Genève, 1-9.12.2008 - p. 43

### Thèmes du domaine technique/admission

Préparation de la 3<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques, p. 45

#### Atelier de travail de l'OTIF pour Etats membres de l'OTIF non membres de la CE

Belgrade, 26/27.11.2008, p. 47

### 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 - Genève, 18-20.11.2008 - p. 48

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) - Genève, 7-10.10.2008 - p. 49

#### Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

1<sup>ère</sup> session du Comité des transports - Bangkok, 29-31.10.2008 - p. 49

### Autres activités

#### 5<sup>ème</sup> Sommet des chemins de fer d'Europe et d'Asie (EARS)

Berlin, 23-26.9.2008, p. 50

#### 3<sup>ème</sup> « Romanian Railway Summit »

Bucarest, 7/8.10.2008, p. 50

#### Adhésion de la Fédération de Russie à l'OTIF

Entretiens finaux avec la délégation russe - Berne, 14.10.2008 - p. 51

#### Préparation de l'adhésion de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie à la COTIF

Séminaire sur le thème de la qualité de membre de l'OTIF et les régimes de droit de la COTIF - Baku, 16/17.12.2008 - p. 52

Entretiens du Secrétaire général avec des représentants de l'Azerbaïdjan - Baku, 18.12.2008, p. 53

### Jurisprudence

Tribunal de commerce de Marseille – Arrêt du 16.11.2007 – Responsabilité pour dommages à des wagons – Contrat de location (Droit national), p. 54

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

## Bibliographie

**Kunz Wolfgang** (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, 23<sup>ème</sup> livraison complémentaire, août 2008, p. 57

## 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 ferroviaires CIV

(Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006)

#### Lettre circulaire du Secrétaire général n° 2 du 20 octobre 2008

##### *Chapitre « Estonie »*

L'Estonie a adhéré à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) par dépôt de son instrument d'adhésion, le 20 août 2008<sup>1</sup>. Etant donné que l'instrument d'adhésion contient une réserve concernant le champ d'application conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 CIV, un nouveau chapitre Estonie est introduit dans la liste des lignes ferroviaires CIV conformément à l'article 24, § 2 COTIF. La COTIF et ainsi les Règles uniformes CIV entrent en vigueur pour l'Estonie le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

Voir COTIF 1999, article 24, § 2.

#### Liste des lignes ferroviaires CIM

(Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006)

#### Lettre circulaire du Secrétaire général n° 4 du 20 octobre 2008

##### *Chapitre « Estonie »*

L'Estonie a adhéré à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) par dépôt de son instrument d'adhésion, le 20 août 2008<sup>1</sup>. Etant donné que l'instrument d'adhésion contient une réserve concernant le champ d'application conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 CIM, un nouveau chapitre Estonie est introduit dans la liste des lignes ferroviaires CIM conformément à l'article 24, § 2 COTIF. La COTIF et ainsi les Règles uniformes CIM entrent en vigueur pour l'Estonie le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

Voir COTIF 1999, article 24, § 2.

<sup>1</sup> V. Bulletin 3/2008, p. 29.

## Travaux des organes généraux de l'OTIF

### Comité administratif

110<sup>ème</sup> session

*Berne, 12/13 novembre 2008*

Pour sa 110<sup>ème</sup> session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 12 et 13 novembre 2008, sous la Présidence de M. Carlos del Olmo Morand (Espagne).

Le Comité administratif a approuvé le programme de travail 2009/2010 ainsi que le budget pour l'année 2009 et le budget prévisionnel pour l'année 2010.

Le Comité administratif a également pris note de la situation actuelle des placements et de la situation financière générale de l'OTIF. Il a jugé cette dernière de satisfaisante, tout en encourageant le Secrétaire général à tout mettre en œuvre afin que l'Italie s'acquitte de ses obligations financières vis-à-vis de l'Organisation.

Le Comité administratif a, par ailleurs, poursuivi ses discussions sur la procédure de désignation des délégués du Comité et sur l'état d'avancement des négociations entre la Commission européenne et l'OTIF au sujet de l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF (v. Bulletin 2/2008, p. 16).

Pour finir, le Comité administratif a évoqué des questions liées à la préparation de la 9<sup>ème</sup> Assemblée générale, et plus particulièrement celle de la composition du Comité administratif pour la prochaine période (1.10.2009-30.9.2012).

La 111<sup>ème</sup> session du Comité administratif se tiendra, le 13 et 14 mai 2009, à Berne.

## Questions juridiques concernant la COTIF

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

Le Groupe de pilotage et de coordination CIM/SMGS a siégé deux fois en 2008 (Varna, 9-11 juillet ; Varsovie, 8 décembre) et le Groupe juridique quatre fois (Varsovie, 29/30 janvier, 19/20 mai ; Cracovie, 24/25 septembre ; Berne, 27 novembre). Le Secrétariat de l'OTIF était représenté à la plupart des sessions. Au cours de l'année 2008, le Groupe d'experts CIM/SMGS

s'est également réuni plusieurs fois ; en règle générale, le Secrétariat de l'OTIF ne participe pas aux sessions de ce Groupe d'experts.

Au cours de l'année 2008, un des points forts des travaux du Groupe juridique CIM/SMGS portait sur le thème « Traitement des réclamations CIM/SMGS ». Compte tenu d'une différence de principe dans la manière de procéder des transporteurs CIM, qui se basent sur l'Accord concernant les rapports entre les transporteurs dans le transport international ferroviaire de marchandises (AIM) conclu dans le cadre du CIT, et la manière de procéder des chemins de fer du SMGS, pour lesquels le Règlement de service est déterminant, le thème s'est avéré difficile. La différence consiste dans le fait que le client qui soumet une réclamation ne peut pas être dédommagé, selon le système SMGS, avant d'avoir trouvé le chemin de fer fautif, alors que dans le domaine des RU CIM, le dédommagement du client prime sur la recherche de longue haleine du transporteur responsable du dommage. Il est possible de renoncer à cette recherche grâce à un accord conclu entre les transporteurs CIM dans le cadre de l'AIM. Malgré cette situation de départ, le Groupe de pilotage a pu approuver, en décembre 2008, une solution pour une procédure de réclamation uniforme telle qu'elle a été élaborée lors de la session du Groupe juridique en septembre 2008 à Cracovie.

Outre ce qui a déjà été atteint, à savoir le procès-verbal de constatation CIM/SMGS, qui est reconnu dans les deux domaines (v. Bulletin 3/2007, p. 46/47), et de la présomption de dommage en cas de réexpédition (v. Bulletin 1/2008, p. 1-5), les nouvelles règles concernant la procédure de réclamation constituent une autre amélioration pour les clients. Bien que deux régimes juridiques différents soient applicables en matière de responsabilité, tel que cela ressort d'une part du contrat de transport CIM et d'autre part du contrat de transport SMGS, et que l'examen des demandes de réclamation se fait selon les règles valables dans chacun des deux régimes, le demandeur aura un seul interlocuteur pour les droits issus des deux contrats de transport, à savoir celui auprès duquel il fait valoir sa réclamation.

Si au cours du traitement de la réclamation – dans le domaine de la CIM ou du SMGS –, il s'avère que la cause du dommage se situe entièrement ou partiellement dans l'autre domaine, la réclamation n'est plus, comme cela a été le cas jusqu'à présent, retournée au demandeur avec un avis négatif. Elle est transmise par le transporteur CIM compétent, respectivement le chemin de fer SMGS chargé du règlement, à l'organe chargé du traitement des réclamations dans le domaine de l'autre droit de trans-

port. Cela demeure – par rapport au client – une affaire interne entre les transporteurs CIM et les chemins de fer SMGS coopérants. Le traitement définitif (y compris le versement de l'indemnité) revient – après examen avec toutes les parties impliquées – au transporteur compétent conformément à l'AIM ou au chemin de fer chargé du règlement conformément au SMGS, selon que le client a soumis sa réclamation dans le domaine CIM ou SMGS. Les nouvelles réglementations concernant la procédure de réclamation devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010, après l'approbation par les organes compétents du CIT (Commission CIM) et de l'OSJD (II<sup>ème</sup> Commission).

Les solutions élaborées jusqu'à présent, les questions en suspens et les prochaines démarches ont été présentées dans le cadre d'un atelier de travail « Traitement des réclamations CIM/SMGS » organisé le 25 novembre 2008 à Berne par le CIT et l'OSJD. Une représentante du Secrétariat de l'OTIF a participé – conjointement avec un représentant d'un chemin de fer SMGS – à la présentation « Présomption en cas de réexpédition ».

Un autre point fort des travaux dans le cadre du projet CIT-OSJD ont été les spécifications pour la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Le Groupe juridique a élaboré les spécifications juridiques, alors que le Groupe d'experts a traité les spécifications fonctionnelles. Lors de la session du Groupe de pilotage en décembre 2008, les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS ont été approuvées au niveau du projet. Après une correction rédactionnelle de la version russe, ces spécifications devraient être publiées en tant que recommandations par le Secrétariat général du CIT et le Comité de l'OSJD. Le Groupe de pilotage a par ailleurs approuvé une démarche pour l'élaboration des spécifications techniques.

En ce qui concerne l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, le Groupe de pilotage a constaté avec satisfaction que les transports sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS augmentent. Il a décidé des mesures en vue d'étendre le projet aux transports avec le Kazakhstan, la Mongolie et la Chine. Il a ainsi répondu à un vœu formulé et retenu par écrit par les participants à un séminaire organisé par les Chemins de fer russes (RZD) le 7 novembre 2008 à Kaliningrad.

Le Groupe juridique devrait (sous réserve qu'il en soit mandaté par les organes compétents du CIT et de l'OSJD conformément à la suggestion du Groupe de pilotage) rechercher une solution contractuelle qui permettra un contrat de transport de bout en bout. (Traduction)

## Publications et liens intéressants

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3242/2008, p. 639/640 – Vol de cigarettes. Accises indemnisables (CMR)

*Idem*, n° 3245/2008, p. 676 – Ferroviaire. Un train de retard ... (M. Tilche)

*Idem*, n° 3246/2008, p. 693/694 – Marchandises sensibles. Secret défense ? [Faut-il révéler la nature de l'envoi ?] (M. Tilche)

*Idem*, n° 3247/2008, p. 707 – Vol de sensibles. Une première ! (M. Tilche) ; p. 715 – Jurisprudence. Vol. Silence = nullité

*Idem*, n° 3248/2008, p. 725/726 – Sous-traitance. Portée de l'interdiction; p. 727- Aérien. Le malheureux destin de l'expéditeur réel (M. Tilche) ; p. 735/736 – Jurisprudence. CMR. Droit de disposition

*Idem*, n° 3249/2008, p. 741/742 – CMR. Les arcanes des délais (M. Tilche) ; p. 748/749 – Ferroviaire. Voyageurs inconscients

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee/ International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Editions 8/2008, 9/2008, 10/2008

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 147/2008, Beilage „Container“, S. 28 – Land- oder Seerecht – entscheidet sich vor Gericht. Wenn ein Schaden im Hafen verursacht wird, ist zunächst unklar, auf welcher Haftungsgrundlage der Schadenersatz ermittelt wird. (E. Boecker)

*European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht*, Antwerpen, No. 5-2008, p. 531-558 – Legal aspects of the Logistics contract and partnership in logistics (B. Jerman)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 9/2008, S. 333-339 – Die Rechtsnatur des Umschlagsvertrages und ihre Bedeutung für die Teilstrecke (I. Koller)

*Idem*, Nr. 11-12/2008, S. 428-435 – Darlegungs- und Beweislast im Transportrecht (K.-H. Thume)

*Zeitschrift der OSShD*, Warschau, Nr. 5-6/2008, S. 23-29 – Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs im Rahmen des gemeinsamen CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ – Ergebnisse und Perspektiven (H. Trollet, E. Evtimov)

## Transport des marchandises dangereuses

### Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

46<sup>ème</sup> session

*Hambourg, 21-23 octobre 2008*

18 Etats membres (quorum atteint) ainsi que la Commission européenne, le CIT, l'UIC, l'UIP, la FIATA, l'UIRR et l'ERA (Agence ferroviaire européenne) ont participé aux travaux de cette session présidée par M. H. Rein (Allemagne).

#### Marquage en trafic ferroutage

Sur la base d'un mandat de la 44<sup>ème</sup> session, un groupe de travail informel organisé par l'UIC a proposé de renoncer à un marquage ultérieur des côtés longitudinaux des wagons porteurs lorsque les marquages sur le véhicule sont bien visibles et reconnaissables, et conformes à l'ADR.

La Commission d'experts a d'abord décidé de préciser comme suit la définition du ferroutage :

« trafic ferroutage, l'acheminement d'unités de transport ou de véhicules au sens de l'ADR en trafic combiné rail/route. Ce terme englobe la route roulante (chargement d'unités de transport au sens de l'ADR (accompagné ou non accompagné) sur des wagons destinés à ce type de transport. »

L'élément central de la proposition d'accepter sans modification les marquages du trafic routier a été appuyé par la majorité de la Commission d'experts, l'UIC ayant été cependant priée de soumettre une nouvelle proposition afin d'éliminer les incertitudes restantes.

#### Introductions du concept des consignes écrites dans le RID pour les conducteurs de locomotives

Ce concept de l'ADR et de l'ADN a en principe été adopté par la Commission d'experts du RID, notamment

dans le but de l'harmonisation internationale, mais elle a exclu par exemple l'intervention du conducteur de locomotive sur les incendies de chargement et les pertes de confinement et elle a adapté l'équipement devant se trouver dans la cabine. Sur la base des décisions retenues, l'Allemagne soumettra une proposition remaniée.

#### Travaux du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

En ce qui concerne la surveillance de la conduite principale d'air / Contrôle de l'air de freinage, le représentant de l'ERA a expliqué que pour l'incorporation de nouvelles dispositions dans les STI (Spécifications techniques d'interopérabilité), il faudrait effectuer des estimations de conséquence et une analyse des coûts/bénéfices, dans le cadre de la sécurité ferroviaire. Avant que l'ERA puisse entreprendre une étude coûteuse, l'ERA devrait disposer des justifications sur la nécessité et des explications des objectifs pour le domaine des marchandises dangereuses.

Le groupe de travail a reçu le mandat de rassembler les connaissances sur les accidents ayant eu lieu jusqu'à maintenant et de les mettre à disposition de l'ERA pour entreprendre la procédure nécessaire.

Pour ce qui est de la distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne – Reprise d'une disposition de la Fiche UIC 573 – le représentant de l'ERA a expliqué que la dérogation adoptée par le groupe de travail pour la prise en considération du gabarit minimal d'espace libre ou du gabarit d'espace libre de la Grande Bretagne devrait être précisée dans le RID lui-même.

L'attention a été attirée sur le fait que l'unique objectif de cette exception consiste à compenser des désavantages de réduction du volume de la capacité qui résulte d'un gabarit d'espace libre plus restreint. Le représentant du Royaume-Uni a confirmé qu'il n'y a pas d'intention de laisser circuler en Europe continentale des wagons-citernes qui ont été construits en Grande-Bretagne selon cette exception. Les wagons-citernes construits en Grande-Bretagne, qui sont également prévus pour être utilisés en Europe continentale, présenteraient déjà une distance de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne

Un texte formulé par le représentant du Royaume-Uni, qui tient compte de cette restriction et qui renvoie à la STI Wagons pour le fret et non à la Fiche UIC 505-1 en ce qui concerne le gabarit de chargement des wagons

pour le fret G1, a été adopté par la Commission d'experts.

Sur le sujet de la résistance mécanique des wagons-citernes, le représentant de l'UIP a expliqué que le RID contient une formulation, en ce qui concerne l'épreuve à effectuer pour la résistance mécanique des wagons-citernes, qui conduit à des problèmes d'interprétation. La Commission d'experts a estimé qu'une note de bas de page devrait être suffisante pour une clarification du texte, dans laquelle il serait renvoyé à la STI Wagons pour le fret, étant donné que dans cette STI, il est déjà exprimé que les wagons pour marchandises dangereuses doivent satisfaire tant aux prescriptions du RID qu'à celles de la STI. Un texte provisoire a été adopté, sur lequel l'on pourra revenir lors de la prochaine session de la Commission d'experts.

### **Comité de la Commission européenne pour l'interopérabilité**

Le représentant de l'ERA a expliqué, dans une présentation, les tâches de son agence en corrélation avec l'introduction de détecteurs de déraillement décidée par la Commission d'experts. Ces tâches comprendraient entre autres une estimation du succès de l'efficacité, des conséquences sociales, économiques et de politique de l'environnement, ainsi que de l'efficacité. Il faut effectuer en outre une analyse coûts/bénéfices.

### **Echange d'expériences pour les experts**

À condition que suffisamment de propositions de thèmes soient soumises au secrétariat pour un ordre du jour, il a été convenu qu'un échange d'expériences d'un jour, pour les experts, se tiendra le 10 juin 2009 à Bruxelles, avant la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

### **Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »**

La Commission d'experts a pris connaissance des conclusions et observations de ce groupe de travail. Il a en particulier été fait remarquer qu'une analyse de risque dans différents pays peut conduire à des résultats différents, étant donné que des différences nationales existaient dans l'évaluation de la sécurité externe. L'on a salué l'offre de l'UIC de fournir des indications sur le nombre d'accidents et sur les prestations de transport, sur la base desquels les calculs pourraient être encore améliorés.

La Commission d'experts a appuyé la proposition du Président de prier la Réunion commune de poursuivre le

travail du groupe de travail en prenant en considération les résultats et les informations, étant donné que le WP.15 (ADR) a également décidé d'utiliser, pour le trafic routier, le fil conducteur élaboré par le groupe de travail. L'objectif original du groupe de travail de standardiser la procédure, n'a pas encore été atteint. Compte tenu d'une nouvelle discussion visant à soumettre à la Directive Seveso les installations de trafic, il s'avère nécessaire, pour maintenir le statu quo, de disposer d'un outil propre qui conduise à une sécurité équivalente.

### **Information du CIT et le l'UIC sur le projet « E-RAILFREIGHT »**

La Commission d'experts a été informée sur ce projet dont l'objectif est d'économiser des coûts et de satisfaire aux exigences de la douane par un transport sans papier. À la fin de sa présentation le représentant du CIT a demandé à la Commission d'experts s'il est imaginable de renoncer à l'avenir à un marquage et à un étiquetage et de considérer la procédure EDI comme procédure principale et la procédure de la version papier en tant que procédure de remplacement. La Commission d'experts n'a pas été en mesure de prendre position de manière compétente, car il s'agit en l'occurrence d'un aspect intermodal à traiter par la Réunion commune dans le cadre de la télématique.

### **Prochaine session**

La 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts aura lieu durant la semaine du 16 au 20 novembre 2009, probablement au Luxembourg.

Le rapport complet figure sous notre site Internet.

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

34<sup>ème</sup> session

*Genève, 1-9 décembre 2008*

Les experts ou observateurs d'une trentaine de pays et d'une quarantaine d'organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé aux travaux de cette 4<sup>ème</sup> et dernière session de la période biennale 2007-2008, dans le cadre de la 16<sup>ème</sup> révision du Règlement type de l'ONU, sous la présidence de M. R. Richard (Etats-Unis d'Amérique) et la vice-présidence de M. C. Pfauvadel (France).

45 documents officiels et 75 documents informels (tous en anglais et dont plus de la moitié ont été diffusés que très peu de jours avant le début de la session ou en cours de session suite à des groupes de travail *ad hoc*), ont été soumis. Ces groupes de travail ont été rendus nécessaires pour finaliser cette 16<sup>ème</sup> révision. De nombreuses modifications, également aux textes adoptés lors des sessions précédentes, ainsi que des nouvelles dispositions ont été adoptées au cours de cette session. Il en résultera comme de coutume une nouvelle édition du RID pour 2011.

Les principales décisions prises et thèmes traités ont été les suivants :

En ce qui concerne la **perméation à travers les parois des emballages plastique**, le Sous-comité a estimé dans son ensemble qu'il appartient à l'expéditeur d'assurer l'utilisation d'emballages adéquats pour le transport d'une matière donnée. Plusieurs experts ont cependant relevé que le fabricant d'emballage porte une part de responsabilité dans la fourniture d'emballages appropriés et que cette disposition revenait à fixer au fabricant une part de responsabilité non clairement déterminée, qui serait la source de confusion en cas de litige. Cette disposition a malgré tout été adoptée.

Dans le contexte de la **disposition spéciale 274** (indication du nom technique pour les rubriques n.s.a. – non spécifiées par ailleurs - ou génériques) (v. Bulletin 3/2008, p. 31), le Sous-comité n'a plus fait de la résistance et a décidé finalement de s'aligner à quelques exceptions près sur le RID/ADR/ADN sur la base des justifications soumises et aux fins de résoudre les problèmes de documentation. Dans son élan d'harmonisation, il a également accepté d'affecter cette disposition spéciale en association avec une nouvelle disposition spéciale spécifiant des interdictions de transport pour des produits spécifiques auxquels aucun No ONU n'est attribué et qui jusqu'alors n'étaient pas couverts par le Règlement type et donc non interdits au transport, ce qui n'est pas le cas dans le RID/ADR/ADN.

Pour ce qui est des **matières toxiques par inhalation**, il a décidé d'ajouter une nouvelle disposition spéciale pour identifier ces matières et de rendre plus sévère l'instruction de transports en citernes mobiles.

Les propositions relatives aux **épreuves des grandes batteries au lithium et des assemblages de batteries au lithium** ont été acceptées. Plusieurs experts ont souligné l'importance d'améliorer les dispositions, notamment pour permettre l'utilisation accrue de ces batteries dans les véhicules électriques ou électriques hybrides compte tenu des préoccupations mondiales relatives aux

émissions de gaz à effet de serre. Certains experts ont indiqué cependant que, s'il fallait prendre des mesures d'urgence pour faciliter l'utilisation des grandes batteries, il conviendrait de garder le sujet au programme de travail de la prochaine période biennale afin de vérifier que ces mesures soient suffisantes pour assurer la sécurité et de les améliorer le cas échéant.

Quant à la **révision du Règlement de l'AIEA**, le Sous-comité a noté que l'AIEA allait publier en 2009 une nouvelle édition de son Règlement et que la prochaine édition ne serait pas publiée avant 2013 au plus tôt, mais que cela ne l'empêcherait nullement de poursuivre le processus de révision de son Règlement. Il a en outre pris connaissance que l'AIEA avait l'intention de mettre au point un mécanisme de communication et de coopération pour l'harmonisation du Règlement type de l'ONU et de son propre Règlement. Il a de surcroît pris acte que l'AIEA avait publié un guide sur la sûreté dans le transport de matières radioactives. En raison de la publication toute récente de ce guide, il n'a pas été possible de préparer des propositions d'amendements aux dispositions concernant la sûreté du Règlement type pour la présente session, mais cette question pourrait être examinée lors de la prochaine période biennale.

Pour les **organismes génétiquement modifiés (OGM) et les micro-organismes génétiquement modifiés (MOGN)**, quelques experts ont été d'avis qu'il n'est pas approprié de maintenir pour ces matières certaines dispositions du Règlement type du fait qu'ils ont considéré qu'elles ne présentent pas un risque pendant le transport et que leur utilisation et leur mouvement sont réglés autrement dans différentes dispositions législatives. D'autres experts ont estimé au contraire que leur dissémination pendant le transport pourrait causer à long terme des dommages pour l'environnement et que leur transport, spécialement dans des pays où leur utilisation n'est pas autorisée ou est restreinte, devrait ainsi être réglementé pour prévenir une dissémination accidentelle. Le principe a été retenu et le Sous-comité a décidé que le Règlement type devrait contenir des dispositions pour réglementer le transport de ces matières.

Dans le cadre de l'accélération de l'**harmonisation multimodale sur le plan mondial**, revendiquée par l'industrie chimique et les transporteurs, un groupe de travail a établi un mandat demandant notamment aux organisations modales de se pencher sur leurs déviations par rapport au Règlement type de l'ONU et leurs justifications et aux Gouvernements d'en faire de même pour leur propres règles nationales. Ce travail ne sera pas aisé étant donné que certaines déviations ne datent pas d'hier et remontent à des temps où le Règlement type n'avait pas encore légiféré en la matière. Seuls d'anciens

experts seront à même de les expliquer. Dans ce contexte l'on a même envisagé de sortir du tiroir des oubliettes une convention mondiale qui n'a jamais vu le jour...

Le texte complet de ce rapport peut être consulté sur le site Internet de la Division des transports de la CEE/ONU.

## Thèmes du domaine technique/admission

### Préparation de la 3<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques

La 3<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques se tiendra les 11 et 12 février 2009 à Berne. L'ordre du jour de cette troisième session contient, entre autres, des points importants en vue de leur adoption, tels que le Règlement intérieur de la Commission, quatre Annexes APTU et un document concernant la création de Registres nationaux de véhicules (NVR) pour les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE, de manière à ce que les Registres NVR puissent être mis en place pratiquement en même temps au sein de la Communauté européenne et dans tous les autres Etats membres de l'OTIF.

Les documents pour cette session ont été préparés par les Groupes de travail WG LEGAL et WG TECH.

#### 1. Mise en place du WG LEGAL

Lors de la 2<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE) en juin 2007, la Communauté européenne (CE) a proposé d'établir, en sus du WG TECH (chargé des questions techniques), un groupe de travail ad hoc supplémentaire de la CTE, à savoir le WG LEGAL chargé de traiter les questions juridiques concernant les Appendices APTU et ATMF, afin de préparer la prochaine session de la CTE. Compte tenu des frais de voyage des participants, le Secrétariat a proposé de tenir les sessions du WG LEGAL et du WG TECH durant deux journées consécutives, WG LEGAL le premier jour et WG TECH le second.

Le Secrétariat a proposé d'utiliser uniquement la langue anglaise comme langue de travail des groupes.

Suite à la demande des délégués de langue française formulée lors de la 2<sup>ème</sup> session de la CTE, le Secrétariat a proposé de fournir une interprétation du français vers

l'anglais. Lors de la 1<sup>ère</sup> session du WG LEGAL, le Secrétariat avait préparé ce service, mais les participants n'y ont pas eu recours.

#### 2. Activités du WG LEGAL

Au cours de la période d'octobre 2007 à novembre 2008, le WG LEGAL a tenu cinq sessions.

Toutes les sessions se sont tenues à Berne, à l'exception de la 4<sup>ème</sup> session qui s'est tenue, en raison d'un chevauchement avec l'EURO 08 (championnats d'Europe de football en Autriche et en Suisse), à Prague sur l'aimable invitation de l'autorité ferroviaire de la République tchèque. La 5<sup>ème</sup> session s'est tenue à Paris, aidant ainsi les participants en particulier des Etats membres issus de l'UE ainsi que la Commission européenne (DG TREN et ERA) à réduire leur durée de déplacement.

Les délégations des **23 Etats membres** suivants ont participé aux sessions : Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Lituanie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Syrie.

Les Etats membres suivants étaient représentés à toutes les sessions : Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie et Suisse.

Les organisations supranationales suivantes étaient représentées à toutes les sessions : Communauté européenne DG TREN et ERA.

Les organisations ou associations internationales non gouvernementales étaient également représentées : CER, CIT, UIC et UIP ; l'UIP a participé à toutes les sessions.

#### a) Principaux thèmes traités par le WG LEGAL :

- procédure d'adoption du procès-verbal définitif,
- amendements des RU APTU et ATMF,
- définition et rôle du détenteur,
- format des Annexes APTU,
- variations, cas spécifiques et dérogations en rapport avec les Annexes APTU,

- amélioration du courant d'informations des Etats membres de la CE vers les Etats membres de l'OTIF non membres de la CE
- et, thème pour information,
- clause de déconnexion (de transparence).

Afin de ne pas devoir aller dans tous les détails de la révision des RU APTU et ATMF, la 2<sup>ème</sup> session du WG LEGAL a conclu que le premier Groupe de révision, toujours sous la Présidence de Monsieur Schweinsberg, devrait être réactivé (v. Bulletin 4/2004, p. 82/83 et Bulletin 3/2006, p. 49).

Le Groupe « Schweinsberg » réactivé a débuté ses travaux en mai 2008 et a tenu cinq sessions jusqu'en novembre 2008 afin de préparer les amendements aux Appendices APTU et ATMF en alignant les deux Appendices sur les principes de la nouvelle version de la Directive sur l'interopérabilité de la CE (2008/57/CE). Après avoir débuté ses travaux, il s'est également penché sur le projet de révision de la Directive sur la sécurité de la CE (2004/49/CE) dans la mesure où l'entretien des véhicules est concerné. Ce Groupe de révision a porté une grande attention à ce que la même acceptation réciproque que dans la CE soit assurée, y compris entre les Etats parties de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE et au-delà les frontières extérieures de la CE, cela dans les deux directions.

## b) Résultats

WG LEGAL a

1. approuvé les modifications des RU APTU et ATMF préparées par le Groupe « Schweinsberg » réactivé et a proposé de soumettre ces modifications à la 3<sup>ème</sup> session de la CTE pour discussion ;
2. adopté le format en deux colonnes des Annexes APTU ; les dispositions identiques/équivalentes figurent sur la largeur entière (les deux colonnes) de la page, alors que les dispositions spécifiques de la COTIF figurent dans la colonne de gauche, et les dispositions correspondantes de la CE (STI et/ou autres) dans celle de droite. Les deux réglementations peuvent ainsi figurer dans un seul document ;
3. décidé d'abandonner les « variantes » introduites dans les propositions du pre-

mier Groupe de révision et de les remplacer par la possibilité d'atteindre le même objectif en utilisant des cas spécifiques (étendus à plus d'un Etat) ou des systèmes à inclure dans les prescriptions techniques uniformes conformément aux RU APTU et en prévoyant la possibilité de dérogations. De cette manière, l'on est parvenu à harmoniser le traitement des règlements nationaux différents entre l'UE et l'OTIF ;

4. approuvé que les Etats membres de l'OTIF non membres de la CE apportent leurs contributions aux projets de STI au cours de la période de consultation (période entre le projet de l'ERA et la rédaction finale de l'ERA).

Les tâches du WG LEGAL ont été achevées et il appartiendra à la 3<sup>ème</sup> session de la CTE de décider de maintenir le Groupe de travail ou non.

## 3. Activités du WG TECH

Au cours de la période d'octobre 2007 à novembre 2008, le WG TECH a siégé cinq fois.

Toutes les sessions se sont tenues à Berne, à l'exception de la 7<sup>ème</sup> session qui s'est tenue, en raison d'un chevauchement avec l'EURO 08 (championnats d'Europe de football en Autriche et en Suisse), à Prague sur l'aimable invitation de l'autorité ferroviaire de la République tchèque. La 8<sup>ème</sup> session s'est tenue à Paris, aidant ainsi les participants en particulier des Etats membres issus de l'UE ainsi que la Commission européenne (DG TREN et ERA) à réduire leur durée de déplacement.

Les délégations des **22 Etats membres** suivants ont participé aux sessions : Albanie, Allemagne, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Lituanie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Syrie.

Les Etats membres suivants étaient représentés à toutes les sessions : Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie et Suisse.

Les organisations supranationales suivantes étaient représentées à toutes les sessions : Communauté européenne DG TREN et ERA.

Les organisations ou associations internationales non gouvernementales étaient également représentées : CER, CIT, UIC et UIP ; l'UIP a participé à toutes les sessions.

**a) Principaux thèmes traités par le WG TECH:**

- procédure d'adoption du procès-verbal définitif,
- système de numérotation des véhicules (Annexe P),
  - concept de l'organisme central,
- Registre national de véhicules (NVR),
  - mise en place des NVR pour les Etats membres de l'OTIF non membres de la CE,
  - concept – principes et structure,
- principes des registres,
- APTU Annexe 1, dispositions générales avec sous-annexes 1A à 1F,
- APTU Annexe 1N – Bruit (travail interrompu suite à l'adoption d'un autre format d'Annexes APTU – format en deux colonnes),
- APTU Annexe 3 wagons de marchandises (travail reporté en raison de la révision de la STI Wagons),
- présentation du site Internet de l'ERA,
- marquage du détenteur du véhicule (VKM)
  - suppression du point 3.1.6 des Règles d'enregistrement,
  - Information sur la coopération avec l'OSJD

**b) Résultats**

Le WG TECH a préparé ce qui suit pour adoption par la CTE lors de sa 3<sup>ème</sup> session en février 2009 :

1. les Annexes APTU suivantes :

- a. Annexe 1A à l'Annexe 1 aux RU APTU : EXIGENCES ESSENTIELLES
  - b. Annexe 1B à l'Annexe 1 aux RU APTU : SOUS-SYSTÈMES
  - c. Annexe 1C à l'Annexe 1 aux RU APTU : DOSSIER TECHNIQUE
  - d. Annexe 1E à l'Annexe 1 aux RU APTU : ORGANISME D'ÉVALUATION – QUALIFICATIONS ET INDÉPENDANCE
2. Amendement du point 3.1.6 des Règles d'enregistrement des VKM,
  3. Projet de document pour la mise en place des registres NVR pour les Etats membres de l'OTIF non membres de la CE

**c) Tâches en suspens du WG TECH :**

1. Document concernant la décision de mettre en place l'organisme central pour le système de numérotation des véhicules (7<sup>ème</sup> session du WG TECH, point 4, système de numérotation des véhicules, conclusion 1).
2. Accord entre le Secrétariat de l'OTIF et la CE concernant un calendrier commun pour la mise en place des NVR dans les Etats membres de la CE et les Etats membres de l'OTIF non membres de la CE.

**d) Tâches futures :**

1. Structure générale des registres
2. Développement d'autres Prescriptions techniques uniformes.

(Traduction)

**Atelier de travail de l'OTIF pour Etats membres de l'OTIF non membres de la CE**

*Belgrade, 26/27 novembre 2008*

A la demande d'Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la Communauté européenne, le Secrétariat a organisé un atelier de travail qui s'est tenu les 26 et 27 novembre 2008. Le Gouvernement de la Serbie a

eu l'amabilité d'accueillir cet atelier de travail à Belgrade et nous remercions vivement nos collègues de la Direction des transports ferroviaires serbe pour l'organisation parfaite de l'atelier.

L'idée d'organiser l'atelier de travail dans la « région » a été appréciée du fait que cela a permis de réduire les frais de voyage et que davantage de représentants de la région ont ainsi pu y participer. Outre les représentants des Gouvernements, des représentants des utilisateurs des dispositions de la COTIF, tels que les entreprises ferroviaires et les propriétaires de wagons de particuliers ont également participé activement. Au total, 21 personnes issues de l'Albanie, de la Bosnie-Herzégovine, du Monténégro et de la Serbie ont été présentes.

L'objectif était d'échanger des informations sur des thèmes d'intérêt actuels, notamment les récentes propositions du Groupe de travail établi pour analyser et proposer les modifications nécessaires aux deux Appendices techniques à la COTIF 1999 (RU APTU et ATMF), afin de les rendre compatibles avec les dispositions actuelles de la CE et d'assurer la libre circulation, également dans les Etats membres de la CE, des véhicules admis au service par les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE et, inversement, des véhicules admis conformément aux dispositions de la CE. Les propositions du Groupe de travail, qui seront discutées lors de la 3<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques, n'ont pas fait l'objet d'oppositions et semblent avoir été généralement acceptées après clarification de certaines questions.

D'autres thèmes importants discutés ont été les propositions à soumettre à la 3<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques en février 2009, telles que l'établissement de registres de véhicules nationaux (NVR), les Annexes APTU parallèles aux dispositions de la CE en vigueur concernant la division du système ferroviaire en sous-systèmes, et les dispositions définissant les exigences essentielles. La nouvelle Directive d'interopérabilité de la CE, le fonctionnement des dispositions en vigueur relatives au marquage des détenteurs de véhicules, les droits et obligations des Etats membres et le fonctionnement administratif de la Commission d'experts techniques, tel que le Règlement intérieur, ont également été discutés.

Un thème très important, notamment pour les chemins de fer et les propriétaires de wagons de particuliers était la certification prévue des détenteurs et des entités chargées de la maintenance (ECM) ainsi que l'accord entre les Etats membres concernant la reconnaissance réciproque des certificats et audits réalisés conformément aux règles de certification.

Les participants sont parvenus, à la fin de l'atelier de travail, à la conclusion que cet atelier a été très utile et que le fait d'obtenir des réponses à leurs questions avait considérablement augmenté le degré de connaissances et la compréhension des participants en ce qui concerne les nouvelles dispositions de la CE et de l'OTIF.

(Traduction)

## 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

62<sup>ème</sup> session

*Genève, 18-20 novembre 2008*

Le Groupe de travail des transports par chemin de fer s'est réuni à Genève, du 18 au 20 novembre 2008, pour sa 62<sup>ème</sup> session, qui s'est tenue sous la Présidence de M. Kulesza (Pologne) et la Vice-Présidence de M. Groot (Pays-Bas).

Si la participation au cours de la première journée était plutôt faible (tout au plus 10 Etats représentés), des délégués de 19 Etats sur les 56 Pays membres de la CEE/ONU ont finalement participé à la deuxième journée de la session. Des représentants de la Commission européenne, de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), du projet TER, de l'UIC et du CIT 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 : accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), projet TER, corridors de transport Europe-Asie, facilitation du transport ferroviaire international et productivité dans le transport ferroviaire.

En matière de **facilitation du transport ferroviaire international**, le Groupe de travail a surtout pris note des activités entreprises dans d'autres enceintes, qu'il s'agisse des récents développements en ce qui concerne le projet d'Annexe 9 de la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, qui devrait être adopté par le Groupe de

travail des problèmes douaniers intéressant les transports en 2009, de l'état d'avancement du projet de lettre de voiture CIM/SMGS, présenté par le CIT, ou encore du rapport transmis conjointement par l'OTIF et l'OSJD sur les activités en matière d'interopérabilité et d'harmonisation des différents systèmes de transport ferroviaire, présenté par l'OTIF. Le Groupe de travail a néanmoins souligné qu'il était prêt à servir de forum intergouvernemental pour des discussions qui conduiraient à l'élaboration d'un régime juridique uniforme paneuropéen, en coopération notamment avec l'OTIF et l'OSJD.

Le point d'orgue de la session a surtout été l'atelier sur la **sûreté des chemins de fer**, organisé en étroite collaboration avec l'UIC. Cette dernière a présenté les activités entreprises par la plateforme sûreté de l'UIC, dans le but de sensibiliser les gouvernements à la nécessité d'aborder la question de la sûreté dans le transport ferroviaire. Le Groupe de travail a décidé de créer une « Task force » qui préparera des recommandations en la matière pour la prochaine session du Groupe de travail, en novembre 2009.

Il est enfin à noter que le Groupe de travail a décidé de tenir en 2009 un atelier sur le transport par chemin de fer des **personnes à mobilité réduite**.

### **Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)**

120<sup>ème</sup> session

*Genève, 7-10 octobre 2008*

Lors de la session du Groupe de travail susmentionnée, l'OTIF était représentée le premier jour de la session, au cours duquel le projet commun de l'OSJD et de l'OTIF pour une nouvelle Annexe 9 « Facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer » à la Convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 (« Convention sur l'harmonisation ») a été discuté. Après une coordination des dernières propositions de modification de la part de l'OSJD et de la Commission européenne, une adoption du projet, dont la version révisée est maintenant disponible<sup>1</sup>, peut être attendue lors de la prochaine session du Groupe de travail (2-6.2.2009). La prochaine étape en vue de la mise en vigueur consistera à soumettre le projet au

Comité de gestion (AC.3), dont la 9<sup>ème</sup> session devrait se tenir dans le courant de l'année 2009.

(Traduction)

### **Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)**

1<sup>ère</sup> session du Comité des transports

*Bangkok, 29-31 octobre 2008*

Après un processus de restructuration de plusieurs années au sein de la CESAP, qui a également concerné la création de nouveaux comités auxquels ont été attribués des tâches particulières, le nouveau Comité des transports de l'Organisation, instauré dans le cadre de ce processus, a également siégé pour la première fois. Etant donné qu'entre autres 5 Etats membres de l'OTIF (France, République Islamique d'Iran, Pays-Bas, Turquie, Royaume-Uni) sont également membres de la CESAP et que les Etats d'Asie centrale, la Fédération de Russie et la République populaire de Chine, dont la politique en matière de transport ferroviaire revêt une importance pour l'OTIF, le Secrétaire général a participé, avec l'accord du Comité administratif, à cette première session du Comité des transports de la CESAP.

Le Comité des transports, à la session duquel ont participé 24 des 53 Etats membres et 9 Etats associés ainsi qu'une série d'organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales, a adopté quatre documents de principe et deux déclarations. Dans les documents de principe sont soumis pour adoption par une conférence des Ministres des transports de la CESAP prévue à l'automne 2009 des propositions concernant les thèmes « Transport et développement », « Transport et pauvreté », « Transport et environnement » et « Transport et sécurité ». Les deux déclarations concernent le 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'existence du réseau routier principal transasiatique et l'organisation d'un convoi de camions qui devra circuler, l'année prochaine, à partir du Japon vers l'Est à destination de la Turquie en traversant au total 20 Etats membres de la CESAP.

En ce qui concerne la fréquence des sessions, il a été décidé – sous réserve de la confirmation par les Ministres en 2009 – de siéger tous les deux ans, en alternance avec la Conférence des Ministres. Par la participation de l'OTIF à la première session du Comité, il a été assuré pour l'avenir, que l'Organisation restera informée des travaux ultérieurs du Comité. Sans évolutions importantes et touchant directement les intérêts de

<sup>1</sup> V. <http://www.unece.org/trans/bcf/wp30/documents/ECE-TRANS-WP30-2009-02f.pdf>

l'OTIF, une nouvelle participation de représentants de l'Organisation n'est toutefois pas prévue à moyen terme. (Traduction)

## Autres activités

### 5<sup>ème</sup> Sommet des chemins de fer d'Europe et d'Asie (EARS)

*Berlin, 23-26 septembre 2008*

Dans le cadre d'InnoTrans, la foire spécialisée de la technique des transports la plus importante au monde, qui s'est tenue du 23 au 26 septembre 2008 à Berlin, la Deutsche Bahn AG a organisé le 5<sup>ème</sup> Sommet des chemins de fer d'Europe et d'Asie (European and Asian Rail Summit, EARS). Des Ministres des transports et Directeurs généraux d'entreprises ferroviaires européennes et asiatiques, des membres et observateurs d'associations nationales et internationales ainsi que, cette année, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et l'OTIF ont participé à cette manifestation. L'OTIF était représentée par le Secrétaire général. Au total, environ 400 participants ont suivi le débat public sur le thème « Europe-Asie : du train d'essai vers un service régulier ». Sous la direction du Secrétaire exécutif de la CER, M. Ludewig, d'importants représentants d'entreprises ferroviaires européennes, parmi lesquels figurait également le CEO des chemins de fer russe (RZD), M. Jakunin, ont notamment discuté des questions portant sur la sécurité et à la fiabilité de tels transports, la compétitivité du rail vis-à-vis du transport maritime et les tâches administratives liées à la création de tels transports. La clarté et la conviction avec laquelle notamment la DB AG, qui participe à ces transports, et les RZD sont partis du principe que les transports d'essai qui, au moyen de la mise en œuvre de plusieurs trains d'essai ont fourni la preuve nécessaire de la faisabilité, seront remplacés au début de l'année prochaine par des transports réguliers, ont été surprenantes. Tous les participants ont souligné que les principaux obstacles à la création de telles liaisons résidaient toujours dans l'investissement matériel et temporel pour les formalités douanières ainsi que dans les tarifs peu transparents et nuisibles à la concurrence sur les différentes sections de l'infrastructure des pays de transit concernés. A l'intérieur de la Fédération de Russie, le tarif pour une même prestation à un lieu A serait nettement moins élevé qu'à un lieu B, ce probablement en raison de compétences géographiques différentes des autorités correspondantes. Différents participants à la discussion ont fait remarquer que l'ob-

servation du marché par l'économie des chargeurs se faisait de manière si rapide et si détaillée que le moindre écart dans la détermination des prix du transport ferroviaire ou des irrégularités telles que des avaries ou des pertes entraînaient un transfert des flux de marchandises vers le transport maritime.

Dans l'ensemble, la discussion a conduit à l'impression, renforcée également pour d'autres raisons, que le trafic ferroviaire transeurasiatique non seulement deviendra une réalité dans un avenir immédiat et qu'il aura lieu sur une base permanente, mais qu'il aura aussi une importante actualité pratique et juridique. (Traduction)

### 3<sup>ème</sup> « Romanian Railway Summit »

*Bucarest, 7/8 octobre 2008*

Le Secrétaire général a participé, les 7 et 8 octobre 2008, au 3<sup>ème</sup> « Romanian Railway Summit » à Bucarest. La troisième édition de cette manifestation était notamment consacrée au 10<sup>ème</sup> anniversaire de la privatisation complète du secteur ferroviaire roumain, le 7 octobre 1998. La particularité de la solution roumaine réside dans le fait que, déjà à cette époque, avaient été respectés les principes du premier paquet ferroviaire de la Communauté européenne, les entreprises pour le trafic voyageurs, le trafic marchandises et l'exploitation de l'infrastructure ayant été séparées les unes des autres non seulement de manière réelle, mais aussi juridiquement. La Roumanie est ainsi, outre le Royaume-Uni, le seul pays de la Communauté européenne à avoir opté pour ce concept de privatisation. Les entreprises des trois secteurs souffrent du fait qu'il n'existe depuis aucune politique ferroviaire nationale roumaine cohérente et que les entreprises oeuvrant dans les différents domaines ne peuvent guère travailler avec des programmes d'investissement stables financièrement soutenus par le gouvernement. Au cours de la manifestation, de nombreux représentants du côté roumain ont regretté qu'il n'existe pas de documents concernant la planification pour les années à venir suffisamment fiables en raison des élections au parlement national prévues en novembre 2008.

Plus de 300 représentants d'entreprises ferroviaires nationales et internationales ainsi que des associations oeuvrant dans les domaines du droit, de l'exploitation, de l'infrastructure et de la technique ont participé à cette manifestation. La conférence était accompagnée d'une exposition impressionnante d'entreprises nationales et internationales. Dans les plus de 20 contributions aux discussions, des questions individuelles concernant la

politique ferroviaire roumaine, la gestion d'entreprises de transport ferroviaires et des questions relatives au financement de l'infrastructure ont occupé la place la plus large. L'après-midi de la première journée de conférence, qui était placée sous le titre « Libéralisation du système ferroviaire dans des Etats européens », le Secrétaire général a tenu une conférence sur le thème « Législation et réalité : La compétitivité du secteur ferroviaire dans un contexte libéralisé ». Au cours de cette conférence, il a montré, à partir de cas concrets, que la législation européenne en vue de la libéralisation du marché à des fins de prestations de transports ferroviaires n'a ni été entièrement mise en oeuvre ni respectée par la pratique dans l'ensemble des parties mises en oeuvre. Il a par ailleurs manifesté sa compréhension pour la décision de la Commission européenne d'entamer une procédure d'infraction contre 24 Etats membres en raison d'une transposition insuffisante du premier paquet ferroviaire. Tant que même les gouvernements d'Etats membres de l'UE ne sont pas prêts à réaliser l'« acquis » européen, personne ne doit s'étonner que l'on puisse observer à de nombreux endroits, au niveau du côté économique privé du secteur ferroviaire, une hésitation nuisible à la compétitivité du secteur, de pleinement mettre à profit les avantages des possibilités d'agir dans un contexte de marché libéralisé.

Les législateurs européens et nationaux sont toujours invités à promouvoir l'atteinte des objectifs de libéralisation au moyen d'une législation aux contenus univoques, afin d'exclure les possibilités de contournement ou de non application partielle ou totale. Il est d'une importance décisive pour la compétitivité du secteur ferroviaire que toutes les entreprises mettent à profit avec engagement et en respectant les règles de la concurrence les chances qui découlent de cette libéralisation.

(Traduction)

## **Adhésion de la Fédération de Russie à l'OTIF**

### Entretiens finaux avec la délégation russe

*Berne, 14 octobre 2008*

Le 14 octobre 2008, une délégation russe dirigée par Monsieur Sergej Tugarinov, Chef de département au Ministère russe des transports, et composée d'autres collaborateurs, a visité l'OTIF au siège de l'Organisation à Berne. L'objet des discussions fort constructives étaient surtout les questions demeurées en suspens du côté russe et qui étaient d'une grande importance pour le lancement et l'exécution des processus de

décision nationaux au sein du Conseil des Ministres et des deux Chambres du Parlement.

Parmi ces questions figurait entre autres l'importance de l'article 28, § 1 COTIF (arbitrage en cas de litiges entre Etats membres), qui pose un problème à la Fédération de Russie en raison du fait que selon son droit national, elle ne peut pas se soumettre tel quel à une telle procédure. Outre des explications juridiques, le Secrétariat de l'OTIF a notamment attiré son attention sur le fait qu'il n'y a pas eu de tels cas au cours des dernières décennies et que l'article 28, § 3 COTIF prévoyait la possibilité de ne pas appliquer cette disposition en remettant une déclaration correspondante lors de l'adhésion à la Convention.

Par ailleurs, la délégation russe a évoqué la question de l'éventuelle introduction de la langue russe en tant que quatrième langue officielle de l'Organisation conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6. Le Secrétariat de l'OTIF a expliqué les démarches procédurales et leur contenu et a notamment fait observer que l'Assemblée générale en septembre 2009 pourrait prendre une décision correspondante, sous réserve que la Russie ait pleinement adhéré d'ici là. La délégation russe a toutefois également été informée du fait que la Convention ne prévoyait pas la possibilité d'émettre une réserve selon laquelle la qualité de membre dépendrait de l'introduction de la langue russe. Dans ce contexte, la délégation russe a attiré l'attention sur le fait que la possibilité d'étendre considérablement le champ d'application des RU CIM aux liaisons ferroviaires suite à un transport maritime des liaisons ferroviaires dans les deux ports Mukran à Baltijsk, respectivement Ust-Luga jusqu'à respectivement la gare la plus proche était d'ores et déjà examinée. Le Secrétaire général de l'OTIF a assuré son soutien inconditionné pour des efforts allant en ce sens et a expliqué des conditions organisationnelles et budgétaires qui devraient être créées dans le cas d'une introduction du russe en tant que quatrième langue officielle de l'OTIF.

D'autres thèmes de la discussion bilatérale ont porté sur les dispositions de la COTIF concernant les contributions et les avances annuelles, le montant d'une éventuelle contribution de la Russie et son évolution au cas où d'autres parties du réseau seraient soumises aux RU CIM ou CIV.

La délégation russe a informé en détail les représentants du Secrétariat de l'OTIF sur l'état d'avancement, les démarches prévues en vue de préparer la décision d'adhérer dans les organes nationaux compétents et le calendrier envisageable. La délégation russe estime que, selon les planifications, la demande d'adhésion devrait être

déposée auprès du Dépositaire dans le courant du premier trimestre 2009, d'autant plus que les entretiens à Berne ont permis de répondre entièrement et de manière satisfaisante à toutes les questions du Ministère des transports russe.

Les deux parties étaient finalement d'accord que dans le cas d'une adhésion dans le courant du calendrier discuté, si possible au cours du deuxième semestre 2009, un séminaire organisé conjointement par l'OTIF et le Ministère des transports russe sur le contenu, l'importance et les conséquences d'une adhésion de la Russie à l'OTIF et les régimes de la COTIF ainsi applicables à la Fédération de Russie devrait être tenu. Cela permettrait d'assurer que tous les organes russes concernés disposent, dès le début, des informations nécessaires en vue d'une application sans heurts des dispositions de la Convention.

(Traduction)

### **Préparation de l'adhésion de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie à la COTIF**

Séminaire sur le thème de la qualité de membre de l'OTIF et les régimes de droit de la COTIF

*Baku, 16/17 décembre 2008*

L'Azerbaïdjan et la Géorgie s'intéressent depuis quelques années aux activités de l'OTIF. Jusqu'à présent, cet intérêt s'est limité à l'échange d'informations écrites et à la participation aux Assemblées générales de l'OTIF avec un statut d'observateur. Afin de soutenir les préparations des deux Etats en vue d'une adhésion à la COTIF, l'OTIF a organisé, conjointement avec le Ministère des transports de la République d'Azerbaïdjan, un séminaire portant le titre « Conventions ferroviaires, qualité de membre de l'OTIF et régimes de la COTIF » (Rail Conventions, OTIF membership and COTIF regimes), qui s'est tenu les 16 et 17 décembre 2008 à Baku.

Le programme du séminaire comprenait non seulement l'apport de connaissances sur le droit uniforme COTIF et la qualité de membre de l'OTIF, mais aussi des conférences et des présentations instructives sur les évolutions actuelles dans le domaine ferroviaire de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie (contexte économique des chemins de fer jusqu'à présent étatiques, leur structure organisationnelle, les investissements en capitaux dans l'infrastructure et le matériel roulant, bases juridiques concernant le trafic ferroviaire).

La première partie du séminaire, dirigée par le suppléant du Ministre des transports de l'Azerbaïdjan, Monsieur Musa Panahov, portait sur les questions liées à la qualité de membre de l'OTIF de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie (Organisation et son financement, procédure d'adhésion et conséquences concrètes d'une adhésion pour les deux Etats) sous l'optique de la mise en service de corridors de transport traversant leur territoire, notamment la nouvelle liaison ferroviaire en construction Baku-Tbilisi-Kars. Ces questions ont constitué le point central des conférences du Secrétaire général de l'OTIF et des discussions qui en suivirent.

La deuxième partie du séminaire, dirigée par le Secrétaire général de l'OTIF, comportait notamment un aperçu sur la COTIF et ses Appendices (conférencier : G. Kafka, OTIF), la lettre de voiture CIM, la procédure simplifiée de transit douanier et la lettre de voiture CIM/SMGS (conférencier : E. Evtimov, CIT), des questions concernant la responsabilité et les assurances (conférencière : E. Hammerschmiedová, contribution de R. Freise concernant les questions d'assurance), transport de marchandises dangereuses et admission technique (conférencier : G. Kafka) ainsi les réformes structurelles réalisées ou prévues des chemins de fer d'Azerbaïdjan et de Géorgie, réglementations nationales concernant le transport de voyageurs et de marchandises (conférenciers : A. Suleymanli, AZ, N. Abuashvili, GE).

Entre 50 et 60 personnes ont participé à ce séminaire, parmi lesquelles des collaborateurs du Ministère des transports et d'autres autorités centrales d'Azerbaïdjan (Cabinet des Ministres, Ministère des Affaires étrangères, Ministère des Finances, Comité douanier d'Etat, Service de garde-frontières), respectivement un représentant/une représentante de l'Organisation TRACECA et du projet en vue de la mise en œuvre de l'Accord sur le partenariat et la coopération entre l'UE et l'Azerbaïdjan (PCA Implementation Project) ainsi que des collaborateurs des chemins de fer d'Azerbaïdjan et de Géorgie.

Comme il peut être conclu à partir des discussions menées, en partie en anglais et en partie en russe, les thèmes du séminaire ont répondu à l'intérêt des participants ; l'on a également pu constater que les participants s'étaient auparavant déjà consacrés à l'étude des réglementations juridiques de la COTIF sous différents aspects et dans différents contextes.

En Géorgie, plusieurs tentatives en vue d'une privatisation du chemin de fer ont été entreprises. Le chemin de fer de Géorgie (Georgian Railway Ltd.) demeure

provisoirement aux mains de l'Etat. Un nouveau concept commercial (business model) est toutefois en cours d'élaboration.

L'Azerbaïdjan suit avec intérêt le développement de la législation de l'UE dans le domaine ferroviaire et procède à une évaluation pour savoir si, et dans quelle mesure, la législation nationale peut suivre celle-ci. En juin 2008 s'est tenu à Baku, à l'initiative de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), un séminaire TAIEX<sup>1</sup> sur le thème de la réforme ferroviaire en Azerbaïdjan avec la participation de représentants des gestionnaires des infrastructures ferroviaires européens (European Rail Infrastructure Managers - EIM -), de la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (Community of European Railways and Infrastructure Companies - CER -) et d'entreprises ferroviaires de quelques Etats de l'UE. L'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF doit constituer un élément des réformes à venir.

Le séminaire organisé en décembre 2008 par l'OTIF et le Ministère des transports d'Azerbaïdjan a maintenant complété le tableau. L'on est parvenu à la conviction que sous l'aspect du développement des relations commerciales avec les Etats européens, l'introduction des régimes juridiques de la COTIF dans le cadre de la conquête de nouveaux marchés par le rail sera d'une importance décisive.

(Traduction)

#### Entretiens du Secrétaire général avec des représentants de l'Azerbaïdjan

*Baku, 18 décembre 2008*

A la suite des deux journées de séminaire, le Secrétaire général de l'OTIF a eu l'occasion, le 18 décembre 2008, de s'entretenir à part avec le suppléant du Ministre des transports d'Azerbaïdjan, Monsieur Musa Panahov, et le Président des chemins de fer d'Etat d'Azerbaïdjan (Azerbaijan State Railway), Monsieur Arif N. Askerov. Les deux interlocuteurs ont souligné, à cette occasion, l'importance générale, la qualité du contenu des contributions et la nombreuse participation à cette manifestation organisée par l'OTIF et le Ministère des transports d'Azerbaïdjan. Le suppléant du Ministre a par ailleurs déclaré que le grand intérêt manifesté par l'Azerbaïdjan et la Géorgie correspond également aux

intentions politiques des Gouvernements dans les deux pays.

En ce qui concerne l'adhésion de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie à la COTIF, le Ministre s'est montré persuadé que du moins l'Azerbaïdjan pourra, en 2009, au moins prendre la décision d'adhésion ou même éventuellement achever le processus d'adhésion par le dépôt de l'instrument correspondant auprès du Dépositaire. La décision d'adhésion, qui incombe, en dernière instance, au Président de la République d'Azerbaïdjan, a été mise en route. Le Ministre a toutefois souligné que l'adhésion était étroitement liée à la réalisation du projet Baku-Tbilisi-Kars, la réalisation du projet ne suscitant aucun doute en raison des décisions communes des Présidents de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie et de la Turquie. Du point de vue de l'Azerbaïdjan, seul les régimes de responsabilité des RU CIM entreraient en ligne de compte pour cette importante liaison ferroviaire.

Dans les entretiens avec le Président des Chemins de fer d'Etat d'Azerbaïdjan (ADDY), le projet de la liaison de Baku via Tbilisi à Kars figurait également au premier plan. Etant donné que le Président avait participé, lors des deux journées de séminaire, à une session du Conseil de coordination pour ce projet à Tbilisi, il a pu informer sur l'état d'avancement sur la base d'informations d'actualité. Selon ces dernières, les travaux de construction ont commencé tant en Turquie qu'en Azerbaïdjan. Monsieur Askerov a lui aussi fait observer que les décisions des Présidents des trois pays impliqués engageaient tous les acteurs à achever le projet d'ici 2010, personne ne pouvant se soustraire à cet engagement. Le Président a également informé sur le projet d'une liaison à partir de la frontière entre l'Azerbaïdjan et la Russie près de Yalama, en passant par Baku, jusqu'à la frontière entre l'Iran et l'Azerbaïdjan. Pour cette liaison, pour laquelle on s'attend à un volume de fret annuel de 15 millions de tonnes, la majeure partie des moyens d'investissement est également déjà décidée par les Gouvernements de l'Azerbaïdjan et de l'Iran. Cette liaison nécessite la construction de 20 km de lignes sur le territoire de l'Azerbaïdjan et de 170 km sur celui de l'Iran. Là aussi, les travaux de construction ont débuté et sont déjà en cours d'achèvement, à l'exception d'un pont important. Finalement a été abordée la question de l'adhésion de l'ADDY au CIT. L'impression a été donnée que Monsieur Askerov ne voyait pas de difficultés à une telle adhésion. Il a été convenu que le Secrétaire général du CIT adresserait une lettre d'invitation correspondante au Président des chemins de fer d'Etat d'Azerbaïdjan.

(Traduction)

<sup>1</sup> Programme de l'UE d'assistance technique et d'échange d'informations

## Jurisprudence

### Tribunal de commerce de Marseille

#### Arrêt du 16 novembre 2007

**Une entreprise de transport ferroviaire qui a loué des wagons et conteneurs est responsable des dommages et pertes intervenus pendant la durée du contrat de location à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute. L'entreprise de transport ferroviaire ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité en vertu du contrat d'utilisation des wagons (contrat de location) en faisant valoir que le déraillement et les dommages occasionnés aux wagons et conteneurs se sont produits alors que l'utilisateur de l'embranchement particulier a utilisé ces wagons et conteneurs; ils n'étaient pas, par conséquent, sous la garde de l'entreprise de transport ferroviaire. Etant donné que l'utilisateur de l'embranchement particulier ne peut pas être considéré comme un tiers, la preuve n'est pas apportée que le dommage ne résulte pas de la faute de l'entreprise de transport ferroviaire.**

Cf. article 1732 du Code civil français<sup>1</sup>

Les sociétés Groupama Transport S.A. et Ecorail (SNC participations) S.A. contre la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)

Attendu que par citation délivrée le 3 février 2005, la Société Groupama Transport S.A. (par la suite « Groupama ») et la Société Ecorail (SNC participations) S.A. (par la suite « Ecorail ») ont cité, devant le Tribunal de Grande Instance de Marseille la SNCF pour :

- l'entendre condamner à payer :
  - à Groupama, la somme de 8'518,54 euros
  - à Ecorail, les sommes de réparation, 16'200,- FF soit 2'469,67 euros, et de franchise, 1'524,50 euros

avec intérêts au taux légal pour Groupama à compter du 14 avril 2004 et pour Ecorail à compter de la première assignation et capitalisation annuelle ;

<sup>1</sup> Cf. article 4, § 1 CUV, selon lequel l'utilisateur des wagons est également soumis à une présomption de faute.

- et à Groupama la somme de 3'000.- euros en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ;

- le tout avec exécution provisoire ;
- entiers dépens à la charge de la SNCF, distraits au profit de ... (avocats de Marseille) ;

Attendu que par ordonnance de mise en état, en date du 5 septembre 2006, le juge de la mise en état du Tribunal de Grande Instance de Marseille, a déclaré le Tribunal de Grande Instance de Marseille incompétent au profit du Tribunal de Commerce de Marseille ;

Attendu que l'instance est donc reprise devant le Tribunal de Commerce de céans ;

Attendu que par conclusions écrites oralement développées à la barre, la SNCF demande au tribunal de :

- ordonner la jonction de la présente procédure avec la procédure opposant la SNCF à la Société Gan Eurocourtage ;
- dire qu'il sera sursis à statuer dans l'attente d'un jugement du Tribunal Administratif se prononçant sur la responsabilité de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (par la suite « MPM ») ;

A titre subsidiaire, vu les articles L 133-6 du Code de commerce et 31 du nouveau Code de procédure civile :

- débouter les sociétés Ecorail et Groupama de l'ensemble de leurs demandes, fins et conclusions ;
- les condamner à verser à la concluante la somme de 3'000.- euros au titre de l'article 700 nouveau Code de procédure civile ;
- les condamner aux plus entiers dépens, en ce compris les frais d'expertise judiciaire ;

Attendu qu'à la barre, Groupama et Ecorail demandent au tribunal :

- de déclarer irrecevables les conclusions de la SNCF, déposées 7 jours avant l'audience de plaidoiries ;
- l'autorisation de produire la police d'assurance en cours de délibéré ;

- de prononcer la condamnation en deniers ou quittance, concernant le caisson n° 106.

...

### Les faits et la procédure :

Ecorail met à la disposition de la SNCF des conteneurs ou caissons métalliques ainsi que des wagons loués à la Société France Wagons, lesquels sont utilisés pour le transport des déchets urbains de MPM.

En date du 18 janvier 2001, le train no 485878 a déraillé consécutivement à une erreur d'aiguillage, provoquant des dégâts à trois caissons ainsi qu'à des wagons et à des installations de la SNCF.

Considérant que MPM était responsable du sinistre, la SNCF a par suite engagé une procédure devant le Tribunal de Grande Instance qui s'est déclaré incompétent au profit du Tribunal Administratif de Marseille, la procédure étant toujours pendante.

Les sociétés Ecorail et France Wagons ont de leur côté engagé une action à l'encontre de la SNCF devant le Tribunal de Grande Instance mais la Société France Wagons ayant réussi à transiger avec la SNCF, s'est désistée de l'instance.

L'affaire a été radiée, mais par erreur puisque Ecorail ne s'était pas, elle, désistée de sorte que cette dernière a ré-assigné la SNCF en date 3 février 2005 conjointement avec son assureur Groupama.

La SNCF a alors soulevé l'incompétence du Tribunal de Grande Instance qui a fait droit à sa demande, le juge de la mise en état renvoyant en date du 5 juin 2006 l'affaire devant le Tribunal de Commerce de céans.

C'est en l'état que se présente la présente instance, Groupama se disant subrogée dans les droits de son assuré, réclamant le montant de son indemnisation, soit la somme de 8'518,54 euros et Ecorail, sollicitant pour sa part les sommes de 1'524,50 euros correspondant à la franchise de l'assurance et 2'469,67 euros relatif à la réparation d'un caisson, outre la somme de 3'000.- euros au titre de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile avec exécution provisoire de la décision à intervenir.

...

### Sur les sursis à statuer :

Pour s'opposer au sursis à statuer sollicité par la SNCF dans l'attente de la décision du Tribunal Administratif sur la responsabilité de MPM, les sociétés Groupama et Ecorail allèguent que peu importe qui est responsable du déraillement, qu'en effet Ecorail loue ses caissons à la SNCF qui a l'obligation de lui restituer les caissons en bon état, que par ailleurs le contrat d'embranchement entre la SNCF et MPM lui est inopposable en application de l'article 1145 du Code civil.

La SNCF réplique que :

1. le train n'était pas sous sa garde au moment de son déraillement et était à l'usage exclusif de MPM,
2. sa qualité de locataire n'est pas établie par aucune pièce produite,
3. en tout état de cause, comme gardien de la chose, elle peut s'exonérer en rapportant la preuve de la faute du tiers,

qu'en l'espèce, il est impossible de statuer tant que le Tribunal Administratif ne se sera pas prononcé sur la faute commise par MPM.

Attendu qu'il ressort des éléments factuels que Ecorail n'a pas de liens contractuels avec MPM alors qu'elle en a avec la SNCF, cette dernière le reconnaissant elle-même la réalité de la location puisqu'elle écrit dans sa requête introductive d'instance devant le Tribunal Administratif « pour le transport des déchets la SNCF loue à la Société Ecorail des wagons équipés de caissons. Les caissons sont la propriété de la Société Ecorail.../... » ; que l'existence de pièces prouvant un contrat de location n'est pas nécessaire, la preuve de la location résultant des circonstances de la cause ;

Attendu que dès lors la SNCF est tenu de restituer les caissons en bon état et par suite de dédommager Ecorail et son assureur des dégâts occasionnés et ne peut exonérer sa responsabilité en invoquant que le train n'était pas sous sa garde au moment du déraillement ce qui ne concerne que très indirectement Ecorail, le contrat d'embranchement lui étant, comme elle l'indique à juste titre, inopposable.

Attendu qu'en conséquence, il échet de rejeter la demande de sursis à statuer de la SNCF ;

### Sur la prescription des demandes :

... Il est patent que les relations entre la SNCF et Ecorail sont contractuellement établies dans le cadre d'un contrat de location donc avec une prescription de 10 ans et non dans le cadre d'un contrat de transport avec une prescription annale, que par suite il échet de dire non prescrite l'action de Ecorail.

### Sur la recevabilité des demandes de Groupama :

La SNCF soulève l'irrecevabilité de la demande de Groupama au motif que cette dernière ne rapporte la preuve ni de la subrogation conventionnelle faute de concomitance du paiement de l'indemnité et de l'acte de subrogation, ni de la subrogation légale car d'une part, il appert au vu de la quittance subrogative établie plus de deux ans après la survenance du sinistre que l'assureur a procédé au paiement de l'indemnité après que la prescription biennale ait été acquise, que d'autre part le caractère obligé du paiement n'est pas prouvé, la police d'assurance n'étant pas versée au dossier.

Groupama rétorque qu'elle n'a jamais contesté le principe de sa garantie et ne saurait par suite opposer à son assurée la prescription biennale et sollicite du Tribunal qu'elle puisse communiquer la police d'assurance en cours de délibéré.

Attendu que le Tribunal a accepté la remise de la police en cours de délibéré et après examen de ladite police reçue en cours de délibéré, constate que le caractère obligé du paiement a été respecté sachant qu'il est également manifeste que la prescription biennale n'est pas acquise, Groupama n'ayant effectivement jamais contesté sa garantie ;

Attendu qu'en ce qui concerne l'indemnité réglée de 8'518,54 euros, elle correspond à un montant un peu inférieur à celui indiqué par l'expert, Monsieur S., à savoir 11'320.- euros moins la franchise de 1'524,50 euros = 9'795,50 euros, la différence s'expliquant vraisemblablement, malgré l'absence d'une dispache, par l'application d'un coefficient de vétusté.

Attendu qu'en conséquence, il échet de dire la subrogation légale conforme à l'article L 172-29 du Code des assurances et de déclarer recevables les demandes de Groupama.

### Sur la responsabilité de la SNCF :

La SNCF soutient que les demandes sont mal dirigées car il apparaît que le train était sous la garde de la communauté urbaine lors de l'accident et que même dans

l'hypothèse où un contrat sur la fourniture des conteneurs aurait été conclu entre elle et Ecorail, il convient de relever que le preneur à bail n'est pas tenu de la perte de la chose lorsque cette perte est notamment imputable au fait du tiers, en l'espèce MPM, qui est un tiers pour la SNCF et qu'il appartient à Ecorail dans le cadre de l'action devant le Tribunal Administratif de solliciter la condamnation de MPM pour ses dégâts.

Les sociétés Groupama et Ecorail soulignent le fait que l'action n'est pas dirigée contre la SNCF en tant que responsable du déraillement mais en tant que locataire et qu'aux termes de l'article 1732 du Code civil, le preneur répond des dégradations ou des pertes qui arrivent pendant sa jouissance, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont eu lieu sans sa faute et qu'il ne peut être imposé au bailleur d'attendre l'issue de la procédure administrative pour obtenir réparation, car la SNCF a affirmé au Tribunal Administratif qu'elle avait indemnisé Ecorail ce qui est inexact, qu'au surplus MPM n'est pas un tiers mais un usager des wagons-caissons.

Attendu que comme déjà indiqué « ut supra », il convient d'analyser l'affaire dans le cadre des relations entre la SNCF et Ecorail, c'est-à-dire un contrat de location, et que force est de reconnaître que MPM n'apparaît pas comme un tiers par rapport à la SNCF, cette dernière restant donc redevable des dégâts occasionnés aux conteneurs ;

### Sur le caractère infondé des demandes de Ecorail :

...

#### Par ces motifs :

Le Tribunal de Commerce de Marseille,

Après avoir délibéré conformément à la loi,

Advenant l'audience de ce jour

Dit et juge recevables les conclusions écrites, établies par Groupama et Ecorail ;

Dit n'y avoir lieu de surseoir à statuer ;

Dit recevables les demandes de Groupama et Ecorail ;

Constata que la responsabilité de la SNCF est engagée dans le cadre du présent litige ;

Condamne la SNCF à payer à :

– Groupama, la somme de 8'518,54 euros,

– Ecorail, la somme de 1'524,50 euros, en principal avec intérêts au taux légal et capitalisés à compter des demandes en justice initiales ;

Donne acte à la SNCF de ce, qu'elle déclare avoir formé un appel en garantie contre la Gan Eurocourtage en sa qualité d'assureur de MPM ;

Condamne la SNCF à payer à Groupama, la somme de 2'000.- euros au titre des dispositions de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ;

Condamne la SNCF aux dépens toutes taxes comprises de la présente instance ;

Conformément aux dispositions de l'article 515 du nouveau Code de procédure civile, ordonne pour le tout, l'exécution provisoire ;

Rejette pour le surplus toutes autres demandes, fins et conclusions contraires aux dispositions du présent jugement ;

...

(Communication directe)

## Bibliographie

**Kunz Wolfgang** (Editeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 23<sup>ème</sup> livraison complémentaire, août 2008

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé à la mise à jour nécessaire ; les textes et commentaires sont complétés (dernièrement, v. Bulletin 2/2008, p. 26). Outre l'éditeur, environ 20 autres auteurs participent à l'élaboration de ce recueil.

Le recueil comporte quatre tomes et couvre tous les domaines du droit applicable en matière ferroviaire. La partie la plus importante du recueil a trait aux lois et autres prescriptions allemandes. Pour la 23<sup>ème</sup> livraison complémentaire, on peut constater que le besoin de mise à jour a été le plus important en ce qui concerne ces lois et prescriptions. Environ trois quarts des feuillets nou-

vellement introduits tombent sous « Droit allemand » et « Droit des Länder ».

Dans le chapitre « Droit européen » a été d'une part mise à jour la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (modification par la Directive 2007/58/CE) et la Directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de trains sur le système ferroviaire de la Communauté nouvellement introduite. Parmi les Règlements figure en outre le Règlement n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Un aperçu du contenu précédant le texte du Règlement proprement dit a pour but de faciliter l'orientation des utilisateurs.

La partie générale des Conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire des exploitants des réseaux ferroviaires a été introduite dès l'année 2006 (intégrée dans le chapitre « Recommandations / prescriptions / tarifs »). Sont ajoutées maintenant les Conditions d'utilisation pour les installations de services (également la partie générale). Il s'agit d'une simple recommandation de l'Association des entreprises de transports allemandes (VDV) aux entreprises d'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne leurs relations contractuelles avec les entreprises de transport ferroviaires ayant accès au réseau.

Le recueil systématique « Droit ferroviaire » constitue une aide pratique pour les experts en matière ferroviaire. Les rubriques ingénieuses conduisent l'utilisateur rapidement et de manière fiable aux informations recherchées, de manière qu'il garde facilement une vue d'ensemble, malgré le flot d'informations.  
(Traduction)