



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

## Sommaire

### Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

#### Adhésion à la COTIF

Monténégro, p. 25

#### Adhésion à l'OTIF

Jordanie, p. 25

### Travaux des organes généraux de l'OTIF

#### Comité administratif

113<sup>ème</sup> session, Berne, 2/3.6.2010, p. 26

### Questions juridiques concernant la COTIF

#### Projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » Révision de la COTIF, p. 26

#### Révision de la COTIF

##### RU APTU

Modifications du texte, p. 27

Rapport explicatif, p. 33

#### Publications et liens intéressants, p. 41

### Transport des marchandises dangereuses

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

88<sup>ème</sup> session - Genève, 3-7.5.2010 - p. 42

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

Berne, 18/19.5.2010, p. 44

#### Commission d'experts du RID

48<sup>ème</sup> session - Berne, 19-20.5.2010, p. 46

### Thèmes du domaine technique/admission

#### Atelier de l'OTIF

PTU Matériel roulant – Wagons de marchandises, PTU Matériel roulant – Bruit

Skopje, 26/27.5.2010, p. 48

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

Genève, 2-5.2 et 25-28.5.2010, p. 48

Comité de gestion pour la « Convention sur l'harmonisation » de 1982

Genève, 27.5.2010, p. 49

#### Forum international des transports 2010

Leipzig, 26-28.5.2010, p. 50

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

18<sup>ème</sup> forum économique et environnemental de l'OSCE

Prague, 24-26.5.2010, p. 50

#### Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Conférence des Ministres - XXXVIII<sup>ème</sup> session - Prague, 15-18.6.2010, p. 51

### Autres activités

#### Middle East Rail 2010

Dubai, 11/12.5.2010, p. 52

### Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne) – Arrêt du 26.3.2009 - Liberté de contracter du transporteur (exclusion de certaines marchandises du transport) et interdiction de clauses limitatives de responsabilité (CMR), p. 53

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](http://www.otif.org)

E-mail : [info@otif.org](mailto:info@otif.org)

ISSN 1011- 3797

## Bibliographie

**Kunz, Wolfgang** (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) : recueil systématique avec explications des dispositions allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles,  
26<sup>ème</sup> livraison complémentaire (avril 2010), p. 54

## **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**

#### **Adhésion à la COTIF**

##### **Monténégro**

Le Gouvernement du Monténégro avait adressé, le 21 décembre 2009, une demande d'adhésion à la COTIF. En sa qualité de Dépositaire, le Secrétaire général en avait informé les Etats membres (v. Bulletin 4/2009, p. 55). Le délai prévu à l'article 37, § 3 de la COTIF pour la formulation d'une opposition par les Etats membres a expiré le 20 avril 2010 sans qu'aucune opposition n'ait été formulée.

Cette demande d'adhésion, qui ne contenait ni réserves, ni déclarations, est par là même admise de plein droit.

L'adhésion prendra effet le 1<sup>er</sup> juillet 2010 conformément à l'article 37, § 3 de la COTIF. Ce jour-là, la COTIF et ses Appendices entreront en vigueur pour le Monténégro. Le Monténégro deviendra le 45<sup>ème</sup> Etat membre de l'OTIF.

Un aperçu de l'état des signatures, ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius,

avec son Annexe, la COTIF 1999, et des adhésions à ce Protocole ou à la COTIF<sup>1</sup>, y compris les réserves formulées et les déclarations faites par les Etats membres ainsi que les textes des réserves et déclarations figurent sur le site Internet de l'OTIF<sup>2</sup>.

#### **Adhésion à l'OTIF**

##### **Jordanie**

Le 4 février 2010, le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie avait adressé une demande d'adhésion à l'OTIF en tant que membre associé (article 39 de la COTIF).

L'article 37, §§ 2 à 5 de la COTIF s'applique par analogie à la procédure d'adhésion. Le Secrétaire général avait informé les États membres de l'OTIF de cette demande d'adhésion (v. Bulletin 1/2010, p. 1).

1 [http://www.otif.org/html/f/pub\\_cotif\\_03\\_06\\_1999.php](http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php) - OTIF - Publications – Convention – COTIF (3.6.1999) – Dépositaire (Secrétaire général) (Art. 36 COTIF) – Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur

2 [http://www.otif.org/html/f/pub\\_cotif\\_03\\_06\\_1999.php](http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php) - OTIF - Publications – Convention – COTIF (3.6.1999) – Déclarations et réserves

Le délai pour la formulation d'une opposition par les États membres a expiré le 12 mai 2010 sans qu'aucune opposition n'ait été formulée. Cette demande d'adhésion est par là même acceptée. L'adhésion prendra effet le 1<sup>er</sup> août 2010.

le reste de la période actuellement en cours (1<sup>er</sup> octobre 2009 – 30 septembre 2012).

La 114<sup>ème</sup> session du Comité administratif se tiendra, les 24 et 25 novembre 2010.

## Travaux des organes généraux de l'OTIF

### Comité administratif

113<sup>ème</sup> session

*Berne, 2/3 juin 2010*

Pour sa 113<sup>ème</sup> session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 2 et 3 juin 2010, sous la Présidence de M. Petr Stejskal (République tchèque).

Dans le domaine financier, le Comité a approuvé le Rapport de gestion financière 2009. Il a fixé, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives des États membres pour l'année 2009 à Frs. 3'057'369.20.-. Il a aussi pris note de la situation financière générale de l'OTIF, qu'il a jugé satisfaisante, et de la situation des placements.

Le Comité a également approuvé le Rapport de gestion 2009.

Il a, par ailleurs, approuvé une modification de l'article 27 (Vérification des comptes de l'Organisation) du Règlement financier et comptable pour tenir compte des décisions prises par la Commission de révision en 2009 (v. Bulletin 2/2009, p. 16 et Bulletin 1/2010, p. 2-4).

Le Comité a, en outre, longuement discuté, d'une part, de l'évolution des placements de l'Organisation et des orientations à suivre en ce qui concerne le Fonds de réserve et les placements et, d'autre part, de la résolution des problèmes juridiques et pratiques en suspens entre la Commission européenne et l'OTIF.

Il convient enfin de noter que l'Iran, qui a été désigné comme membre du Comité administratif par la 9<sup>ème</sup> Assemblée générale (v. Bulletin 3/2009, p. 36), n'a été ni présent ni représenté pour la deuxième fois consécutive à une session du Comité. Par voie de conséquence, et en application de l'article 15, § 3 de la COTIF, le membre suppléant de l'Iran, la Syrie, exercera les fonctions de l'Iran au sein du Comité pour

## Questions juridiques concernant la COTIF

### Projet CIT/OSJD

#### « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »

Le Suppléant du Secrétaire général a participé au nom de l'OTIF à la réunion du groupe de pilotage et de coordination CIM/SMGS organisée par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) les 22 et 23 juin 2010 à Vienne et répondu ainsi à l'invitation de la société Express-Interfracht, qui, dans le domaine du fret ferroviaire, exerce notamment son activité dans les États de l'ex-URSS et dans les Balkans.

Élément phare des discussions, le rapport sur les progrès réalisés dans l'application de la lettre de voiture CIM/SMGS a donné de la situation une image globalement positive. Pour pouvoir cependant mieux comparer statistiquement l'évolution dans les différentes relations, le Secrétariat du CIT mettra au point un formulaire de compte rendu standard qui mettra en évidence le rapport entre les envois acheminés sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS et le nombre total d'envois pour lesquels cette forme d'acheminement serait possible (les envois étant subdivisés en envois en wagons ou conteneurs). Il a été souligné qu'un des avantages importants de cette forme d'acheminement, qu'il est bon de mentionner ici, réside dans un gain de temps réalisable de quelque 40 minutes. Des produits logiciels développés pour ce type de transport par des prestataires privés facilitent encore un peu plus les envois.

A propos de la question de savoir si la version chinoise, désormais disponible, du formulaire de la lettre de voiture CIM/SMGS conduira effectivement à mettre en œuvre la lettre de voiture CIM/SMGS dans les relations avec la Chine, les avis étaient divergents. Les chemins de fer russes ont notamment fait état de signes très positifs.

Le représentant de l'OTIF a cependant rappelé que les avantages constitués par ce gain de temps pourraient être remis en cause s'il n'y avait pas d'amélioration des contrôles aux frontières. Une nouvelle impulsion pourrait être communiquée par l'entrée en vigueur,

attendue pour la fin 2011, de la nouvelle annexe 9<sup>1</sup> à la Convention sur l'harmonisation<sup>2</sup> dont l'application fera l'objet de discussions au sein de la 1<sup>re</sup> Commission de l'OSJD ou au sein de l'OTIF lors de la 1<sup>re</sup> session de la Commission de la facilitation ferroviaire qui se tiendra en novembre 2010.

Un des points sur lesquels l'attention a été tout particulièrement attirée a été la question de l'extension de l'application de la lettre de voiture CIM/SMGS aux ferries bulgares, turcs et ukrainiens circulant sur la mer Noire. Le représentant de l'OTIF a appuyé l'enregistrement des liaisons concernées dans la liste des lignes maritimes conformément à l'article 24, § 1, let. b de la COTIF tout en faisant observer que dans le cas de l'Ukraine, il serait également nécessaire de soumettre à la réglementation une voie d'accès ferroviaire au port (retrait partiel de la réserve visée à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 des CIM).

En ce qui concerne la lettre de voiture électronique CIM/SMGS, il faut s'attendre à ce que les utilisateurs de la Convention SMGS ne soumettent pas d'autres propositions avant la prochaine session.

Pour améliorer encore la coopération ou la coordination CIT/OSJD, notamment en ce qui concerne le développement ultérieur du manuel relatif à la lettre de voiture CIM/SMGS, le CIT a prévu de renforcer les capacités du Secrétariat en langue russe.

Afin d'élaborer les conditions particulières de transport CIM/SMGS, il a été décidé de coordonner les travaux ultérieurs (notamment par un échange des documents correspondants) avec des activités de la CEE/ONU (groupe d'experts du droit ferroviaire unifié) et de l'OSCE.

(Traduction)

### Révision de la COTIF

Le Secrétaire général a notifié, le 21 décembre 2009, les modifications aux articles 9 et 27 de la COTIF et aux Appendices B (CIM), E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la COTIF adoptées par la Commission de révision (v. Bulletin 2/2009, p. 16) et approuvées par l'Assemblée générale (v. Bulletin 3/2009, p. 35).

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/documents/ECE-TRANS-WP30-AC3-2010-1e.pdf>

<sup>2</sup> <http://www.unece.org/trans/conventn/harmonie.pdf>

Ces modifications entreront en vigueur, conformément à l'article 35, §§ 2 et 3 de la COTIF, le 1<sup>er</sup> décembre 2010.

Les modifications aux RU APTU ainsi que le Rapport explicatif relatif à ces modifications sont publiés ci-après. Les modifications aux RU ATMF seront publiées dans un prochain numéro du Bulletin.

### Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international

#### (APTU - Appendice F à la Convention)

#### Article premier Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

#### Article 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme

- a) « voiture » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs ; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs ;
- b) « projet à un stade avancé de développement » désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré ;
- c) « substitution dans le cadre de la maintenance » désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques

dans le cadre de la maintenance préventive et corrective ;

- d) « prescription technique » désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire ;
- e) « norme technique » désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ;
- f) « véhicule de traction » désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction ;
- g) « wagon » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises.

### **Article 3** **But**

- § 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :
  - a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international ;
  - b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international ;
  - c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.
- § 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.
- § 3 Dans la mesure du possible,
  - a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ;
  - b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances ; le cas échéant, elles comportent des variantes.

### **Article 4**

#### **Elaboration de normes techniques et de PTU**

- § 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.
- § 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

### **Article 5**

#### **Validation de normes techniques**

- § 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation en tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.
- § 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :
  - a) tout État partie ;
  - b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;
  - c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire ; l'article 3, § 2, est pris en compte ;
  - d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.
- § 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.
- § 4 L'application de normes techniques validées est volontaire ; néanmoins, une norme peut être ren-

due obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

### **Article 6** **Adoption de PTU**

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1 :

- a) tout État partie ;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

### **Article 7** **Forme des demandes**

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

### **Article 7a** **Evaluation des conséquences**

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

### **Article 8** **PTU**

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation

- a) la PTU adoptée et notifiée ;
- b) la date de son entrée en vigueur ;
- c) la liste des États parties auxquels elle s'applique ;
- d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum :

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes ;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin,



ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyeu et/ou de véhicules ;

- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire ;
  - e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8 ;
  - f) indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme ; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et
  - g) précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU.
- § 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.
- § 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules ; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque

cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

- § 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme « points ouverts ».
- § 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.
- § 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

#### **Article 8a**

##### **Lacunes constatées dans les PTU**

- § 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment :
- a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
  - b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.
- § 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

## **Article 9 Déclarations**

- § 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
- § 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.
- § 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

## **Article 10 Abrogation de l'Unité Technique**

L'entrée en vigueur, dans tous les États parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, entraîne l'abrogation de ladite Convention.

## **Article 11 Primauté des PTU**

- § 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.
- § 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques :

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

## **Article 12 Spécifications techniques nationales**

- § 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

- § 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau ; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale.

Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

- § 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans

une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

### Article 13 Tableau d'équivalence

- § 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.
- § 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.
- § 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.
- § 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire :
- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties ;
  - b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes ;
  - c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.
- L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

## ANNEXE

### Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

#### 1. Liste des paramètres

##### 1.1 Documentation générale

*La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)*

##### 1.2 Structure et parties mécaniques

*L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)*

##### 1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit

*Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)*

##### 1.4 Equipements de freinage

*Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)*

##### 1.5 Dispositifs associés aux passagers

*Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)*

##### 1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques

*L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)*

- 1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

*Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train*

- 1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

*La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique*

- 1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement

*Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)*

- 1.10 Protection contre l'incendie et évacuation

- 1.11 Maintenance

*Installations à bord et interfaces de la maintenance*

- 1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord

*L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire*

- 1.13 Besoins opérationnels spécifiques

*Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)*

- 1.14 Dispositifs associés au fret

*Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)*

Les explications et exemples *en italiques* ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

## 2. Classifications des spécifications techniques nationales

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées ; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

### Groupe A

Le Groupe A comprend :

- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

### Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

### Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

## Rapport explicatif

**NOTE :** Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 4 a) de

la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

### Remarques générales

1. Les décisions prises par l'Assemblée générale, lors de ses 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> sessions, pour soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques se posant entre le droit de la Communauté européenne (CE) et la COTIF 1999, prévoient que les questions non résolues concernant les Appendices F et G à la COTIF 1999 fassent l'objet de discussions techniques en relation avec leur application afin de trouver des solutions pratiques. Ceci pourrait donner lieu à des réunions entre le Secrétaire général et la Commission européenne et/ou à la création de groupes de travail ad hoc.
2. Un groupe de révision (le « Groupe Schweinsberg ») créé en 2004, auquel tous les États membres de l'OTIF, la Commission européenne et les organisations sectorielles ont été invités à participer, a entrepris d'exécuter ces décisions et pris en compte pour ce faire les développements significatifs survenus dans les dispositions concernées de la CE depuis l'adoption du Protocole de Vilnius, notamment l'élaboration de spécifications techniques harmonisées d'interopérabilité et de procédures d'acceptation (directives 96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/49/CE et 2004/50/CE). Ce groupe s'est fixé pour objectif de garantir la compatibilité entre les dispositions de la COTIF et la législation communautaire, en particulier ses « directives d'interopérabilité », en examinant et en remaniant les Appendices APTU et ATMF conformément aux principes suivants :
  - a) les États membres de l'OTIF, qui sont également membres de la CE ou de l'EEE, sont autorisés à effectuer des transports exclusivement entre leur territoire, unique-

ment en accord avec la législation communautaire ;

- b) Les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de la CEE/EEE peuvent être admis à circuler en trafic international dans des États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE ou de l'EEE sur la base de certificats et d'homologations délivrés conformément à la législation communautaire ;
  - c) Les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE ou de l'EEE peuvent être admis à circuler en trafic international dans les États membres de la CE/EEE sur la base de certificats ou d'homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999.
3. Il a été convenu que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), telles que prévues par la législation communautaire relative à l'interopérabilité, seraient utilisées en tant que « niveau standard » de la COTIF 1999, ce qui garantirait une compatibilité pleine et entière, et qu'une « variante » serait une série de dispositions contenues dans une annexe des APTU, qui permettrait à un groupe d'États non membres de la CE/EEE d'appliquer une spécification correspondant à un niveau RAMS (fiabilité, disponibilité, maintenance, sécurité) autre que celui d'une STI.
  4. La première phase de travail du groupe de révision (2004-2006) a débouché sur une proposition de modification des Appendices APTU et ATMF stipulant
    - a) qu'il suffit aux États membres de l'OTIF, qui sont également membres de la CE/EEE, d'autoriser le trafic entre les États membres de la CE/EEE sur la base de la législation communautaire exclusivement ;
    - b) qu'il suffit aux véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de la CE/EEE de posséder les certificats et homologations délivrés conformément à la législation communautaire et les évaluations conformes aux spécifications nationales relatives au réseau concerné (compatibilité) pour être autorisés à circuler en trafic international dans des États

membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE/EEE ;

- c) que les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE
- admis à circuler (« admis à l'exploitation ») sur la base du « niveau standard » de la COTIF 1999 (équivalent aux STI), sont également admis à circuler ou à être utilisés dans les États membres de la CE sur la base des certificats et homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999 et des évaluations conformes aux spécifications nationales relatives au réseau concerné, ou s'ils sont
  - admis à circuler (« admis à l'exploitation ») sur la base d'une « variante » de la COTIF (voir ci-dessous), sont également admis à circuler ou à être utilisés dans les États membres de la CE sur la base des certificats et homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999 et des évaluations conformes aux exigences nationales relatives au réseau concerné, à condition que certaines spécifications du niveau standard, notam-

ment en ce qui concerne la sécurité, soient remplies.

5. La proposition comprenait
- a) un ensemble de modifications des APTU visant notamment à aligner les annexes des APTU sur les STI existantes et projetées, donnant ainsi la possibilité d'inclure des cas spécifiques et des variantes ainsi que des règles nouvelles de façon à clarifier la relation entre les spécifications techniques nationales et les annexes des APTU, et
  - b) un ensemble de modifications des ATMF visant à assurer l'équivalence entre les différentes phases du processus d'homologation décrit dans la directive européenne relative à l'interopérabilité et dans la COTIF 1999 et à rendre par conséquent possible l'acceptation croisée des admissions/homologations et des évaluations.
6. Si l'on compare la procédure prescrite par la législation européenne et celle des ATMF amendées en conséquence, on constate que les différents éléments présentent la corrélation suivante :

<b>CE</b>	<b>COTIF</b>
ÉTAT MEMBRE « Autorisation de mise en service » ----- DEMANDEUR OU FABRICANT « Déclaration de vérification CE » ----- <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">             Sous-système    <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">               Constituants d'interopérabilité             </div> </div> ORGANISME NOTIFIÉ « Certificat de vérification CE » ----- « Déclaration de conformité ou d'adéquation CE »	ÉTAT MEMBRE « Admission à l'exploitation »  ÉTAT MEMBRE ou « organisme adéquat » « Admission d'un type de construction »      Certification/déclaration (volontaire)  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">             « Eléments de construction »           </div> Certification/déclaration (volontaire)
EXIGENCES ESSENTIELLES  STI  Normes européennes  Règles nationales	EXIGENCES ESSENTIELLES  PTU  Normes techniques validées  Spécifications techniques nationales

7. Le fait que ces documents soient mutuellement reconnus constitue une disposition importante des Appendices révisés. La vérification est effectuée conformément aux mêmes règles techniques (sous réserve que l'annexe des APTU corresponde à la STI concernée) et par des organismes nommés dont les responsabilités tout comme les qualifications et l'indépendance sont clairement définies.
8. L'une des principales conditions requises était que la Commission de révision de l'OTIF devait pouvoir adopter les modifications des Appendices demandées. Par conséquent, les modifications ne pouvaient pas concerner les articles qui, conformément à la Convention, ne peuvent être amendés que par l'Assemblée générale de l'OTIF et qui doivent être par la suite ratifiés, en d'autres termes il fallait éviter que des années ne s'écoulent avant que ces modifications ne soient ratifiées et ne puissent entrer en vigueur.
9. Les projets de versions révisées des Appendices APTU et ATMF ont été portés à l'attention de la Commission d'experts techniques (CET) lors de sa première session, en juillet 2006 ; or à cette époque, la Commission de révision ne pouvait

pas encore être chargée de les examiner car la CE avait elle-même demandé un délai supplémentaire pour ce faire. Lors de la deuxième session de la CET, en juin 2007, les États membres de la CE ont soumis une position commune de la Communauté comprenant un certain nombre de commentaires importants, notamment que les Appendices APTU et ATMF devaient faire l'objet d'une révision complémentaire afin d'être simplifiés (le concept de variantes se chevauchait avec d'autres possibilités telles que des cas spécifiques et des exemptions) et de prendre en compte les nouveaux projets de modification de ses réglementations de la CE, par exemple celles relatives à la reconnaissance mutuelle, et d'intégration des entités chargées de la maintenance des véhicules.

10. Outre le Groupe de travail technique (WG TECH), qui a entamé ses travaux après la première session de la CET, la CET a créé, lors de sa deuxième session, un autre Groupe de travail (WG LEGAL), chargé de discuter des aspects juridiques des modifications des Appendices techniques F et G.
11. WG LEGAL a entamé ses travaux en discutant une proposition du Secrétariat concernant un

- nouvel article 3a des ATMF et du lien plus étroit entre les directives relatives à l'interopérabilité et les Appendices APTU et ATMF. Le but de l'article 3a des ATMF était d'inclure dans cet article le droit spécifique pour les États membres de la CE/EEE d'appliquer le droit communautaire aux véhicules circulant uniquement entre les États membres de la CE/EEE. En ce qui concerne le format des annexes des APTU, WG LEGAL est arrivé à la conclusion qu'une simple référence aux STI serait inacceptable et a adopté, en lieu et place, la proposition du Secrétariat qui prévoyait un format en deux colonnes; les dispositions identiques/équivalentes apparaîtraient sur toute la largeur de la page (sur les deux colonnes) tandis que les dispositions spécifiques à la COTIF 1999 apparaîtraient dans la colonne de gauche et les dispositions de la CE correspondantes dans celle de droite (STI et/ou autres dispositions), mais pour information uniquement. De cette façon, les deux séries de dispositions pourraient apparaître au sein du même document.
12. En ce qui concerne la révision complémentaire des Appendices APTU et ATMF, on a conclu que le Groupe Schweinsberg devait être réactivé et chargé d'examiner si les Appendices F et G devaient faire l'objet de modifications additionnelles compte tenu des évolutions survenues dans le droit communautaire. Le Groupe devait être chargé d'élaborer les modifications nécessaires en révisant les versions produites entre 2004 et 2006.
  13. L'objectif principal était d'aligner les deux Appendices sur les principes de la nouvelle version de la directive européenne relative à l'interopérabilité (directive 2008/57/CE). Après avoir entamé ses travaux, le Groupe a également examiné la version révisée de la directive européenne concernant la sécurité (2008/110/CE), qui devait être prochainement adoptée, dans la mesure où la maintenance des véhicules était concernée.
  14. En juin 2008, il a été décidé d'abandonner les « variantes » qui figuraient dans les propositions datant de la période 2004-2006 et de les remplacer, tout en ayant la possibilité d'atteindre le même but, par des cas spécifiques (étendus et communs à plus d'un État) ou d'autres systèmes cibles figurant dans les PTU des APTU et en envisageant des exemptions. Outre les raisons techniques, des raisons économiques sont également acceptées à l'appui de la demande d'un État membre souhaitant appliquer une solution de cette nature.
  15. Lors de la 3<sup>ème</sup> session de la CET (11/12 février 2009), les propositions de modification des Appendices APTU et ATMF ont été de nouveau discutées, et il a été convenu qu'elles devraient être à présent soumises à la Commission de révision pour adoption. En les soumettant, le Secrétariat devrait prendre en compte trois suggestions faites lors de cette session concernant des points des détails et s'assurer de l'exactitude de la terminologie et de la cohérence des textes.
  16. Pour sa part, la Commission européenne a expliqué que d'un point de vue technique, elle n'avait aucune objection à formuler concernant les textes des modifications des Appendices APTU et ATMF. Concernant les aspects juridiques, des commentaires ont été transmis a posteriori par le Service juridique, lesquels ont été pris en compte dans les explications relatives aux dispositions concernées.
  17. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de la CE, il s'applique également mutatis mutandis aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
  18. La Commission de révision (24<sup>ème</sup> session, Berne 23-25.6.2009) a suivi dans une large mesure les suggestions faites par le Groupe Schweinsberg, telles qu'elles avaient été entérinées par la CET. L'article 4, § 2 a été modifié afin d'éviter tout malentendu concernant la procédure à suivre conformément à l'article 6 et aux dispositions concernées de la Convention. En outre, l'impact des PTU nouvellement adoptées sur des sous-systèmes existants a été clarifié en insérant un nouveau § 2a au sein de l'article 8. La section 1 de l'annexe a été remplacée par une version plus récente. La Commission de révision a également accepté que du texte additionnel soit inclus dans le Rapport explicatif, en particulier concernant les articles 9 à 11 (pour les détails, se reporter aux Remarques particulières concernées).
  19. La 9<sup>ème</sup> Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice F (APTU) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 3 et 9 à 11 des APTU. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de



la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

#### Dans le détail

**Les articles marqués d'un astérisque (\*) ne peuvent pas être modifiés par la Commission de révision, mais par l'Assemblée générale uniquement.**

#### Article premier \* Champ d'application

Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Cet article définit le champ d'application général. Les règles spécifiques relatives aux cas dans lesquels les dispositions adoptées selon les procédures APTU concernant l'utilisation de matériel ferroviaire en trafic international sont applicables, notamment lorsque cela concerne des États dans lesquels le droit de la CE s'applique, sont traitées dans les ATMF modifiées. Lorsque des sujets particuliers ne sont pas couverts par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur lesdites Règles, le droit communautaire relatif aux autorisations (« admissions »), à l'interopérabilité et à la sécurité s'applique généralement dans le cas des États mentionnés.

#### Article 2 Définitions

Pour éviter d'allonger inutilement les textes, il a été décidé de n'indiquer qu'à l'article 2 des ATMF les termes utilisés dans les deux Appendices. Le présent article des APTU comporte donc un renvoi aux définitions contenues dans les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les APTU. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de la version anglaise.

#### Article 3 \* But

Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Le terme « variantes » utilisé ici ne doit pas

être considéré comme un *terme* technique, mais comme un terme générique englobant des termes correspondants des STI tels que les termes « autre système cible », « cas spécifique » et « point ouvert ».

#### Article 4 Elaboration de normes techniques et de PTU

1. Le présent article précise les responsabilités :
  - a) des organismes de normalisation en ce qui concerne les normes techniques relatives au matériel ferroviaire et la normalisation de produits et de procédures industriels (§ 1) et
  - b) de la CET en ce qui concerne les PTU, ce qui correspond aux articles 20 et 33, § 6 de la Convention, laquelle est soutenue spécifiquement par des groupes de travail et le Secrétaire général.
2. Le § 2 n'empêche pas le Secrétaire général de soutenir des auteurs de demandes conformément à l'article 6, § 2.

#### Article 5 Validation de normes techniques

1. Le § 1, qui correspond au § 2 des APTU 1999, renvoie aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision de validation. La validation d'une norme signifie que la CET établit que les dispositions de cette norme constituent en tout ou partie la preuve du respect des réglementations. L'application de normes validées est volontaire. Néanmoins, ces normes validées en tout ou partie peuvent aussi acquérir le statut de prescriptions obligatoires, si une disposition des PTU le prévoit.
2. Le § 2 correspond au § 1 des APTU 1999.
3. Les §§ 3 et 4 sont nouveaux. Le § 3 précise que le Secrétaire général publie les références aux normes techniques validées sur le site Web de l'OTIF; l'application volontaire, selon le § 4, d'une norme technique publiée est donc liée à une conséquence juridique positive. L'application volontaire d'une norme validée ne libère pas pour autant l'organisme d'évaluation de son obligation de vérifier que cette norme est convenablement utilisée et qu'elle respecte les réglementations.

### **Article 6** **Adoption de PTU**

Le § 1, qui correspond en substance au § 2 des APTU 1999, renvoi aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision d'adoption d'une PTU. Du texte a été ajouté à ce paragraphe, ainsi qu'au § 2, qui, pour le reste, correspond au § 1 des APTU 1999, avec pour effet que la décision peut également affecter les modifications apportées à une PTU adoptée.

### **Article 7** **Forme des demandes**

Cet article a été étoffé. Il est désormais précisé que la demande

- doit être effectivement envoyée au Secrétaire général bien qu'elle soit destinée à la CET,
- doit également comporter une évaluation des conséquences socio-économiques et des effets sur l'environnement, et
- peut, pour certaines raisons, être rejetée par la CET.

### **Article 7a** **Evaluation des conséquences**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les conséquences pour l'ensemble des
  - États parties,
  - entreprises de transport,
  - autres acteurs opérant dans des secteurs d'activité afférents et
  - autres PTU, en cas d'interfaces avec celles-ci
 doivent être évaluées.
3. Conformément au § 3, les organismes concernés doivent fournir des données à titre gracieux.

### **Article 8** **PTU**

1. Le titre a été modifié dans la mesure où les annexes énumérées dans les APTU 1999 ont été remplacées par les PTU qui correspondent aux

STI et qui, conformément aux §§ 1 et 3, doivent être publiées sur le site Web de l'OTIF, accompagnées de leur date d'entrée en vigueur. Le site Web affichera une liste actualisée des PTU avec le nom des États parties qui les appliquent.

2. Le libellé de cet article a été également entièrement remanié selon les principes en vigueur pour les STI.
3. Le § 2a a été ajouté afin de clarifier l'impact d'une PTU nouvellement adoptée sur des sous-systèmes existants, par exemple un wagon, une locomotive, une voiture ou un élément d'infrastructure existant.
4. Le § 9 renferme les fondements de la présentation sur deux colonnes. Les textes des PTU dont le libellé est identique aux STI figurent sur toute la largeur de la page, les textes des PTU dont le libellé est différent des STI figurent dans la colonne de gauche, avec le texte correspondant des STI dans la colonne de droite pour information.

### **Article 8a** **Lacunes constatées dans les PTU**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le § 1 précise l'approche que la CET doit adopter si elle découvre qu'une PTU, déjà adoptée, contient des erreurs ou autres lacunes, en particulier si la source à l'origine de la découverte fait partie de celles qui ont une obligation de notification envers le Secrétaire général conformément au § 2. Il ressort du principal exemple donné (contradiction avec les exigences essentielles ou dispositions insuffisantes par rapport aux exigences essentielles) et des mesures qui doivent être prises, quelles qu'elles soient (modification des PTU et solution transitoire), que les seules lacunes concernées sont celles eu égard auxquelles un impact sur le fond de la disposition ne peut être *a priori* exclu.

### **Article 9 \*** **Déclarations**

1. Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.

2. Le § 1 précise que des déclarations de non-application peuvent être faites non seulement à l'égard d'une PTU adoptée, mais aussi à l'égard d'une norme technique validée. Conformément à l'article 5, § 4, l'application de normes techniques validées est en principe volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue en tout ou partie obligatoire, si des dispositions des PTU le prévoient. Il convient donc à cet égard de considérer le § 1 comme un moyen de faire une déclaration de non-application à l'encontre d'une norme technique en tout ou partie validée qui a été rendue obligatoire par des dispositions d'une PTU.

#### Article 10 \*

##### Abrogation de l'Unité Technique

1. Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Dans cet article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles<sup>3</sup>, il est précisé que l'entrée en vigueur des PTU, qui ont été adoptées par la CET conformément à l'article 6, § 1, dans l'ensemble des États parties<sup>4</sup> à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, dans sa teneur de 1938 (Unité Technique 1938), entraîne l'abrogation de ladite convention. Néanmoins, il ne semble pas que le libellé de cette disposition donne une réponse précise à la question de savoir dans quelle condition et à quel moment cette abrogation prendra effet. On suppose que ce serait le cas lorsque l'ensemble des PTU et normes validées concernées, couvrant les dispositions de l'Unité Technique 1938, seraient entrées en vigueur. Or, il est peu probable que les États membres de l'OTIF et les États parties à l'Unité Technique 1938 parviennent aisément à une interprétation commune. Eu égard en particulier aux États dans lesquels l'abrogation de l'Unité Technique 1938 aurait un impact sur la législation nationale, toute interprétation pouvant remettre en cause la validité de l'Unité Technique 1938 doit rester du ressort des États parties.

3 Voir b) de la NOTE sous le titre "Rapport explicatif"

4 Belgique, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie, Yougoslavie.

#### Article 11 \*

##### Primauté des PTU

1. Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Le présent article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles<sup>5</sup> contient des règles de primauté sur les dispositions de l'Unité Technique 1938 ainsi que sur celles du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC) et du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). Pour les dispositions de l'Unité Technique 1938, se reporter aux remarques à l'article 10.
3. Le § 2 qui se réfère aux Règlements RIC et RIV, tels qu'applicables avant 2000, doit être compris en ce sens que les APTU et PTU priment également sur les accords remplaçant lesdits Règlements ; par exemple, au 1<sup>er</sup> juillet 2006, une partie du RIV a été remplacée par le Contrat général d'utilisation (CGU).

#### Article 12

##### Spécifications techniques nationales

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Lorsque la nouvelle version de l'Appendice APTU adoptée en 1999 entrera en vigueur, les États parties veilleront à ce que le Secrétaire général soit informé de toutes leurs spécifications techniques nationales applicables. Afin que les États membres de la CE n'aient pas à notifier une règle deux fois (une fois à la Commission européenne, une fois au Secrétaire général), la Commission européenne veillera à ce que le Secrétaire général ait accès à la base de données créée par la DG TREN et l'Agence ferroviaire européenne (ERA). Dans ce cas, pour les États parties qui sont également membres de la Communauté européenne, la base de données devra contenir à la date-butoir indiquée au § 1, deuxième phrase l'information relative aux spécifications techniques nationales telle que requise par le présent article, et la présence ou la non-présence dans la base de données de la CE vaudra preuve juridique en

5 Voir b) de la NOTE sous le titre "Rapport explicatif"

relation avec le présent article. Les spécifications techniques nationales couvertes par une PTU entrée en vigueur viennent automatiquement à expiration, à moins que le Secrétaire général ne reçoive auparavant une notification, dûment justifiée, de la nécessité de conserver la spécification nationale en question.

3. Au § 1, le terme « analogue » signifie que la spécification concerne le même objectif, mais qu'elle ne prescrit pas nécessairement la même solution, par exemple la visibilité d'un véhicule.

### Article 13 Tableau d'équivalence

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le tableau d'équivalence offre un nouveau moyen de compilation de références croisées entre des spécifications nationales, des PTU et des STI, et facilite en dernier ressort l'acceptation croisée des véhicules construits et homologués conformément aux différentes normes. La CET peut prendre des décisions concernant l'équivalence entre
  - les spécifications techniques nationales de différents États parties,
  - les PTU et les STI, et
  - les PTU et les spécifications nationales.
3. L'équivalence devra être mentionnée dans le document de référence publié (équivalence).

### ANNEXE

#### Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

La présente annexe correspond à l'annexe VII de la directive 2008/57/CE révisée par la directive 2009/131/CE. Le Groupe A a été étendu (comme à l'article 13) pour inclure les règles nationales équivalentes aux dispositions des PTU.

#### Publications et liens intéressants

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3318/2010, p. 296 – Aérien. « immatériel » inclus

[= dans la limite prévue par la Convention de Montréal] (M. Tilche) ;

*Idem*, n° 3320/2010, p. 328/329 – Règles de Rotterdam. « The baby is born » (M. Tilche)

*Idem*, n° 3322/2010, p. 359/360 – Faute inexcusable. Les quatre critères (M. Tilche)

*Idem*, n° 3323/2010, p. 375/376 – Action directe. Une porte se ferme (M. Tilche) ; p. 383 – Article L. 132-8 du Code de commerce français : Loi de police ? (non) Texte d'ordre public ? (non)

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires /Internationales Eisenbahntransportkomitee /International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 2/2010, 3/2010

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 41-42/2010, S. 10 – Bundesgerichtshof entlastet Speditionen. Anspruchsteller muss bei Schäden den Vorwurf des groben Organisationsverschuldens beweisen<sup>1</sup> (H. Valder)

*Idem*, Nr. 48/2010, S. 13 – Haftung der Airlines denkbar. Selbst bei höherer Gewalt wie Vulkanasche ist eine Entlastung nicht immer möglich (W. Müller-Rostin)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 4/2010, S. 125-127 – Neues vom Bundesgerichtshof zur Schadenregulierung im Transportrecht (Zugleich Anmerkung zum Urteil des BGH vom 10.12.2009) [Artikel 23 und 29 CMR] (K.-H. Thume)<sup>1</sup>

*Idem*, Nr. 5/2010, S. 165-174 – Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Personenschiffahrt – Harmonisierung durch Europarecht (B. Czerwenka); S. 174-179 – Die Darlegungs- und Beweislast bei qualifizierten Verschulden im Transportrecht nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (N.F. Marx)

*Verkehr (Internationale Wochenzeitung für Logistik)*, Wien, Nr. 17/2010, S. 7 – Rotterdam Rules [aus Sicht des Warentransport- und Verkehrshaftungsversicherers] (O.J. Tuma)

<sup>1</sup> Le présent article fait référence à la décision de la Cour fédérale de justice allemande (Cour de Cassation) I ZR 154/07 du 10.12.2009 (CMR). Elle est publiée sur le site [www.bundesgerichtshof.de](http://www.bundesgerichtshof.de).

## Transport des marchandises dangereuses

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

88<sup>ème</sup> session

Genève, 3-7 mai 2010

Le WP.15 a tenu sa quatre-vingt-huitième session du 3 au 7 mai 2010 à Genève sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et réuni des représentants de vingt-deux États.

#### Adhésion de la Turquie

Le WP.15 a noté avec satisfaction que la Turquie avait adhéré à l'ADR le 22 février 2010 et que cet accord était entré en vigueur pour ce pays le 22 mars 2010.

#### Interprétation de l'ADR

La section 3.4.10 a) de l'ADR 2009 ou la section 3.4.13 a) de l'ADR 2011 prévoit que les unités de transport transportant des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées doivent porter, à l'avant et à l'arrière, la marque prévue pour les quantités limitées, lorsqu'elles ne sont pas déjà équipées de panneaux orange.

Les avis étaient partagés sur la question, soulevée par le représentant de la Suisse, de savoir si des unités de transport contenant exclusivement des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, peuvent être également pourvues de panneaux orange à la place de la marque prévue pour les quantités limitées.

Plusieurs délégations ont estimé que cette section ne visait qu'à éviter un double marquage, lorsque les unités de transport transportaient à la fois des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées et d'autres marchandises dangereuses. Une signalisation orange pouvait induire en erreur les services d'intervention d'urgence et les services de contrôle routier, puisque l'apposition de panneaux orange pouvait être interprétée en ce sens que toutes les dispositions de l'ADR étaient appliquées.

Le représentant de la Suisse a annoncé qu'il soumettrait une proposition d'amendement visant à exclure toute erreur d'interprétation.

#### Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Le WP.15 a approuvé les textes adoptés par la Réunion commune (Berne, 22 au 26 mars 2010) (Bulletin n° 1/2010, p. 11). Il a par ailleurs adopté différentes modifications consécutives dont la nécessité s'était fait sentir dans l'intervalle.

#### Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR

##### Application du nouveau marquage des unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

En mars 2010, le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) avait soumis à la Réunion commune une proposition de n'utiliser, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, que la marque en forme de losange entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011 pour marquer les unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. La Réunion commune avait rejeté cette proposition dans la mesure où le code IMDG autorisait l'utilisation de la marque portant l'inscription « LTD QTY », jusque-là mise en œuvre, jusqu'au 31 décembre 2011, et ne prescrivait l'utilisation de la marque en forme de losange qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, et que, pour cette raison, la plus grande souplesse possible devait être conservée (Bulletin n° 1/2010, p. 15).

Sur ce, le représentant de l'IRU avait soumis au WP.15 une nouvelle proposition d'appliquer le nouveau marquage aux unités de transport à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2011 et aux conteneurs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. La proposition de l'IRU a été à nouveau modifiée au cours de la session en fonction des commentaires des différentes délégations, et seule a été retenue l'idée que les unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon les anciennes dispositions LQ pourraient porter le nouveau marquage. De plus, les unités de transport peuvent porter le nouveau marquage, même lorsque le conteneur transporté présente encore l'ancienne marque.

Cette proposition modifiée, qui relève très clairement de la compétence de la Réunion commune, a été adoptée par le WP.15 contrairement aux règles de procédure habituellement en vigueur.

#### Formation des conducteurs

Le WP.15 a examiné en deuxième lecture les modifications du chapitre 8.2, discutées lors des deux dernières

sessions, concernant la formation des conducteurs et décidé de réviser entièrement le chapitre 8.2.

### **Signalisation orange des remorques dételées**

Une proposition commune de l'Allemagne et de la Suède de traiter les remorques dételées comme des unités de transport pour l'apposition des panneaux orange afin de garantir que ces remorques, lorsqu'elles sont stationnées de façon provisoire sur des parkings, portent un marquage, n'a pas été adoptée par le WP.15.

Lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, la décision a été prise de renoncer à apposer des panneaux orange et des plaques-étiquettes sur les véhicules porteurs du trafic ferroutage, lorsque les unités de transport ou remorques transportées étaient équipées, conformément aux dispositions de l'ADR, de panneaux orange et de plaques-étiquettes, et ce également dans les cas où l'ADR ne prévoyait qu'un marquage de la partie avant et arrière de l'unité de transport. En l'occurrence, seules ont été considérées comme une exception les remorques ne transportant que des colis puisque celles-ci, une fois dételées, ne portent qu'une signalisation orange à l'arrière et aucune plaque-étiquette sur les côtés. Dans ce cas précis, une signalisation orange a été requise à l'avant de la remorque (Bulletin n° 4/2009, p. 59).

Dans ce contexte, les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suède avaient préparé au cours de la session une proposition modifiée qui prévoyait, du moins pour les remorques transportées en trafic ferroutage, une signalisation orange à l'avant. Étant donné qu'aucun consensus n'a pu être encore atteint concernant la formulation proposée, les représentants de ces États ont été priés de proposer un nouveau libellé pour la prochaine session.

### **Manutention et arrimage des conteneurs et conteneurs-citernes**

La sous-section 7.5.7.4 stipule que les dispositions de la sous-section 7.5.7.1 relatives à l'arrimage des colis s'appliquent aussi au chargement et à l'arrimage de conteneurs sur les véhicules ainsi qu'au déchargement de conteneurs de véhicules. À la demande de l'Allemagne, le WP.15 a décidé de mentionner également, parallèlement aux conteneurs, les conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM. À la demande de la Fédération de Russie, cette proposition a été cependant mise, provisoirement, entre crochets puisque toutes les dispositions de la sous-section 7.5.7.1 ne pouvaient pas être appliquées à la manutention et à l'arrimage des

différents conteneurs et que la sous-section 7.5.7.4 devait donc être formulée de façon plus précise.

### **Consignes écrites**

Lors de sa 47<sup>ème</sup> session (Sofia, 16 au 20 novembre 2009), la Commission d'experts du RID avait adopté les consignes écrites destinées aux conducteurs de train, qui avaient été élaborées sur le modèle des consignes écrites de l'ADR, et chargé le Secrétariat de l'OTIF d'informer le WP.15 des corrections d'ordre rédactionnel apportées. Ce n'est qu'au terme d'une longue discussion et quoiqu'il ait estimé qu'une harmonisation n'était pas nécessaire puisque les modes de fonctionnement de ces deux modes de transport étaient différents, que le WP.15 s'est dit prêt à discuter ces propositions d'amendement. Bien que maints amendements aux consignes écrites aient été déjà adoptés pour l'édition 2011, on est allé jusqu'à avancer l'argument que les consignes écrites devaient, en raison du tirage élevé, être aussi peu modifiées que possible.

### **Restrictions de circulation dans les tunnels routiers**

Les représentants de la FIATA, de l'IRU et du CEFIC ont rappelé que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, les parties contractantes à l'ADR ne pouvaient appliquer de restrictions de circulation dans les tunnels routiers que conformément aux dispositions de l'ADR. Ils ont constaté que plusieurs parties contractantes n'avaient pas rempli, jusque-là, leurs obligations en matière de catégorisation des tunnels, de signalisation et d'information du Secrétariat, ce qui causait de gros problèmes logistiques.

Plusieurs délégués ayant fait observer que les autorités compétentes en matière de trafic routier n'étaient pas toujours identiques aux autorités compétentes de l'ADR, il a été convenu d'informer le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU de ce problème.

### **Prochaine session**

La 89<sup>ème</sup> session du WP.15 se tiendra du 25 au 29 octobre 2010.

(Traduction)

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

*Berne, 18/19 mai 2010*

La 11<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID a eu lieu les 18 et 19 mai 2010.

**Détection de déraillement**

Lors de sa 47<sup>ème</sup> session, la Commission d'experts du RID avait décidé, à la demande de la Commission européenne, de reporter de deux ans l'introduction dans le RID des dispositions relatives à la détection de déraillement, initialement prévues pour être intégrées dans l'édition 2011 du RID. Ce report de deux ans devrait être mis à profit par la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) pour réaliser, d'ici à la fin 2011, les études relatives à la prévention ou à la détection des déraillements, dont les résultats devraient être communiqués à la Commission d'experts du RID (voir Bulletin 4/2009, p. 60).

En l'absence de résultats intermédiaires concernant les études commandées par la Commission européenne et l'ERA, ce point de l'ordre du jour est resté en l'état. Le représentant de l'Allemagne a toutefois demandé expressément que les études réalisées mènent effectivement à l'introduction, en 2013, de dispositions sur la détection de déraillement dans le RID.

Les représentants de la Suisse et de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) ont appuyé cette demande et fait observer que des systèmes alternatifs de détection de déraillement ne pourraient être développés que sur la base d'exigences clairement définies. De plus, il faudrait tenir compte du temps nécessaire à la réalisation des épreuves et à l'exécution de la procédure d'homologation.

Compte tenu du résultat légèrement positif de l'analyse coûts-bénéfices de l'ERA concernant les détecteurs de déraillement, le représentant de l'Allemagne a demandé à l'ERA de vérifier si la limitation de l'application des détecteurs de déraillement aux wagons transportant des matières très dangereuses n'était pas plutôt contre-productive pour l'avancement des travaux et s'il ne fallait pas l'étendre à tous les wagons transportant des marchandises dangereuses.

**Fuites de gouttes**

Le représentant du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) a informé le groupe de travail que l'Association de l'industrie chimique allemande avait créé, au plan national, un groupe de travail sur le problème des fuites de gouttes. Ce groupe de travail, composé entre autres de représentants des industries chimique et pétrolière, avait pour objectif d'examiner plus en détail le processus de remplissage et de vidange et de mettre éventuellement au point un guide à l'attention des remplisseurs sur la base des résultats de cette étude.

Le représentant de l'Allemagne a informé le groupe de travail de l'intention de son pays d'effectuer des contrôles systématiques des différents aspects de la problématique des fuites de gouttes. La représentante de la France a donné des renseignements sur les mesures prises par les autorités françaises pour améliorer la situation dans ce domaine. En analysant les rapports sur les incidents impliquant des fuites de gouttes, les autorités compétentes avaient pu identifier non seulement les causes des fuites de gouttes, mais aussi les remplisseurs concernés, qu'elles avaient directement contactés, ce qui avait entraîné une amélioration de la situation.

**Mesures transitoires à la section 1.6.3 du RID**

Lors de la 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID, le groupe de travail s'était vu confier le mandat d'examiner les mesures transitoires à la section 1.6.3 du RID, qui ne mettaient pas clairement en évidence à quelles prescriptions de construction on pouvait déroger. Le groupe de travail avait été prié d'examiner quelles mesures transitoires pourraient être supprimées du fait qu'entre-temps elles étaient devenues obsolètes ou bien parce que les wagons-citernes ou les wagons-batterie concernés avaient atteint le terme de leur durée d'utilisation (v. Bulletin 4/2009, p. 59).

Étant donné que les propositions d'adaptation ou de suppression présentées dans un document de l'Allemagne pourraient également avoir des répercussions sur des citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables, véhicules-batteries et conteneurs-citernes et que certaines mesures transitoires examinées étaient communes aux deux modes de transport (RID et ADR), le groupe de travail a exprimé le souhait que cette question soit d'abord examinée par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune.

### **Composition des trains transportant des marchandises dangereuses pour éviter un BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion – Ébullition-explosion)**

Le représentant des Pays-Bas a informé le groupe de travail de l'intention de son gouvernement de créer un réseau ferré de base pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses sur la base d'une évaluation des risques qui prendrait en compte la composition des trains transportant des marchandises dangereuses pour éviter un BLEVE « chaud ». L'analyse des calculs de risques aux Pays-Bas a montré que le risque le plus élevé d'un BLEVE « chaud » (défaillance complète d'un wagon-citerne à la suite d'un incendie externe), dont les conséquences sont plus dévastatrices que celles d'un BLEVE « froid » (défaillance complète d'un wagon-citerne contenant du gaz inflammable liquéfié à la suite d'un déraillement/une collision), provient des trains composés de wagons-citernes contenant du gaz inflammable liquéfié jouxtant des wagons-citernes transportant des matières liquides très inflammables. Le gouvernement néerlandais a encouragé les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses à s'engager à composer les trains de sorte que la distance entre un wagon-citerne rempli de gaz inflammable liquéfié et un wagon-citerne contenant des matières liquides très inflammables soit au moins de 18 mètres. Étant donné qu'un nombre significatif de wagons transportant du gaz inflammable liquéfié aux Pays-Bas vient de l'étranger, le représentant des Pays-Bas a invité les membres du groupe de travail à réfléchir sur l'aspect international de cette problématique.

Le groupe de travail a décidé de traiter à nouveau de ce sujet une fois que les résultats des travaux du groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE de la Réunion commune seraient disponibles. Lors du traitement ultérieur de cette question, il conviendra aussi de tenir compte du fait que le risque de BLEVE « chaud » pourrait être également diminué si la disposition imposant la mise en place d'éléments d'absorption d'énergie était étendue aux wagons-citernes transportant des matières liquides inflammables. Il conviendrait aussi de tenir compte du fait que les manœuvres de triage plus fréquentes associées à des règles de formation des trains plus complexes pourraient générer des risques d'accidents et d'incidents supplémentaires.

### **Rapport sur l'accident de Barendrecht (Pays-Bas)**

Le groupe de travail a pris note du rapport préliminaire sur l'accident survenu le 24 septembre 2009 à Barendrecht près de Rotterdam. Le non-respect du feu

rouge par un des conducteurs avait été à l'origine de la collision frontale de deux trains de marchandises. Dans un des deux trains, sept wagons-citernes remplis du No ONU 1268 (distillat de pétrole ou produit pétrolier) avaient été équipés d'éléments d'absorption d'énergie, bien que le règlement ne le prescrive pas pour cette matière dangereuse.

Le représentant des Pays-Bas a fait remarquer que les autorités néerlandaises allaient poursuivre l'enquête sur cet accident et que les résultats définitifs devraient être disponibles au cours de cette année.

### **Rapport sur l'accident survenu près de Stewarton (Royaume-Uni)**

Le représentant du Royaume-Uni a informé le groupe de travail de l'accident survenu le 27 janvier 2009 près de Stewarton. Après l'effondrement d'un pont ferroviaire, quelques wagons d'un train de marchandises transportant du gazole, du carburant diesel et du kérosène (Nos ONU 1202 et 1223) avaient déraillé et s'étaient renversés. Environ 220 000 litres de diesel et de kérosène avaient fui de quatre des wagons qui avaient déraillé, ce qui avait causé des dégâts environnementaux considérables. L'analyse de l'accident a démontré que suite au chevauchement des tampons, les crochets de traction avaient percé les réservoirs des wagons adjacents.

La Branche d'investigation des accidents ferroviaires du Royaume-Uni avait suggéré d'évaluer la possibilité d'étendre l'application de la disposition spéciale TE 25 à la section 6.8.4 b) (dispositifs anti-chevauchement de tampons), qui ne s'applique actuellement qu'aux matières très dangereuses, à d'autres matières dangereuses. Avant d'envisager une telle extension, il conviendrait, dans un premier temps, de réaliser une analyse coûts-bénéfices, qui prendrait également en compte l'extension de l'application d'autres mesures techniques telles que les détecteurs de déraillement et les éléments d'absorption d'énergie.

### **Mesures prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio (Italie)**

La représentante de la France a informé le groupe de travail des décisions prises par l'ANSF concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre l'Italie et la France. Elle a demandé l'avis des membres du groupe de travail sur la légalité de ces décisions et de la façon de procéder de l'Italie. Elle a jugé nécessaire d'examiner si la manière dont les mesures additionnelles avaient été mises en œuvre (application quasi immédiate ou dans des délais très courts) n'allait pas à l'encontre



de l'article 5 de la directive 2008/68/CE et de la section 1.9.4 du RID. De plus, elle a fait observer que les textes des décisions faisaient référence aux divers paragraphes du RID, mais qu'ils n'étaient pas correctement interprétés (p. ex. 6.8.2.4.4).

Le représentant de la Commission européenne a informé le groupe de travail que la Commission européenne avait déjà lancé une enquête pour déterminer si l'Italie, par ces mesures supplémentaires, contrevenait à la loi européenne. Il a regretté que les représentants de l'Italie ne fussent pas présents à cette réunion pour expliquer les motifs de ces décisions.

(Traduction)

## Commission d'experts du RID

48<sup>ème</sup> session

*Berne, 19/20 mai 2010*

La 48<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID s'est tenue à Berne les 19 et 20 novembre 2010 sous la présidence de Monsieur Helmut Rein (Allemagne). Seize États étaient représentés sur les quarante et un États membres ayant le droit de vote.

### **Approbation des modifications adoptées par la dernière Réunion commune pour une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011**

Le but de cette session de deux jours était d'adopter les dernières modifications pour une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011. La Commission d'experts du RID (à l'instar du WP.15 deux semaines avant elle) a approuvé l'ensemble des modifications qui avaient été adoptées par la Réunion commune en mars pour une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

### **Dépassement de la date du contrôle intermédiaire en l'absence de marquage du wagon-citerne avec la lettre « L »**

Contrairement à l'ADR, le RID prévoit non seulement que la date du dernier contrôle effectué doit figurer sur la plaque de citerne, mais aussi que la date du prochain contrôle doit figurer sur le wagon-citerne et complétée par la lettre « L » s'il s'agit d'un contrôle intermédiaire. Ce marquage complémentaire est nécessaire pour éviter que le visiteur n'ait à monter sur le wagon-citerne pour vérifier le délai. Étant donné que la mesure transitoire à la sous-section 1.6.3.25 prévoit que les wagons-citernes ne devront être marqués de la lettre « L » que lors du

premier contrôle qui devra être effectué après le 1<sup>er</sup> janvier 2009, le visiteur, dans la période de transition, pourra vérifier si le délai peut être dépassé de trois mois uniquement en montant sur le wagon-citerne.

C'est la raison pour laquelle la République tchèque avait proposé de n'autoriser le dépassement du délai fixé pour la réalisation du contrôle intermédiaire à raison de trois mois que dans les cas où la date du prochain contrôle figurant sur le wagon-citerne était effectivement complétée par la lettre « L ». Cette proposition a été adoptée par la Commission d'experts du RID.

### **Sous-section 1.4.3.6 b)**

La sous-section 1.4.3.6 b) stipule que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a, à tout moment au cours du transport, un accès direct et illimité aux informations relatives à la composition du train, aux Nos ONU des marchandises dangereuses transportées, à la position des wagons dans le train et à la masse du chargement.

Dans le cadre du groupe de travail informel « Télématique » de la Réunion commune, diverses questions ont surgi concernant la sous-section 1.4.3.6 b) du RID lors du traitement des informations qui peuvent être obtenues par des applications télématiques. Ces questions devraient être réglées par une proposition du Secrétariat.

La Commission d'experts du RID a approuvé cette proposition et estimé à la majorité que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire devait également disposer d'informations concernant les marchandises dangereuses transportées en quantités limitées, dès lors qu'un marquage était nécessaire pour les wagons et les grands conteneurs. L'actuel quatrième tiret, qui prévoit l'indication de la masse du chargement, a été supprimé car il ne s'agit pas d'une masse se rapportant à une marchandise dangereuse. Il s'agit en fait d'une masse requise pour calculer le poids-frein et qui doit donc être fournie au gestionnaire de l'infrastructure, qu'il s'agisse d'une marchandise dangereuse ou pas, conformément aux dispositions générales du droit ferroviaire.

### **Transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés et en tant que colis express**

Lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, le représentant de la Suisse avait signalé un incident survenu lors du transport d'un échantillon de virus (No ONU 3373) en tant que colis à main dans un train de voyageurs. Conformément à la disposition spéciale 319 et au paragraphe (11) de l'instruction d'em-

ballage P 650, aucune autre prescription du RID ne devait être observée en plus des dispositions de cette instruction d'emballage et le transport en tant que colis à main était, par conséquent, autorisé. Au cours de la discussion, il est apparu que les dispositions relatives au transport en tant que colis à main et bagages enregistrés du chapitre 7.7 n'étaient absolument pas applicables, lorsque les conditions d'une exemption telles que visées à la section 1.1.3 étaient remplies et que les autres dispositions du RID n'avaient plus lieu d'être. La Commission d'experts du RID avait donc décidé de confier à un groupe de travail informel le soin de régler cette question d'ordre juridique.

Peu avant la 48<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID, ce groupe de travail informel s'est réuni sur invitation de la Suisse. Ses propositions peuvent être résumées de la façon suivante :

- La section 1.1.2 qui concerne le champ d'application devrait être complétée pour préciser que le RID régit aussi le transport de marchandises dangereuses dans des trains autres que les trains de marchandises. Il conviendrait en l'occurrence de distinguer, d'une part, le transport en tant que colis express et, d'autre part, le transport en tant que colis à main et bagages enregistrés.
- Le transport en tant que colis à main et bagages enregistrés devrait être alors régi en détail à la nouvelle sous-section 1.1.3.8 et au chapitre 7.7. L'introduction d'une disposition à la section 1.1.3 a été jugée nécessaire pour préciser les exemptions également applicables aux colis à main et bagages enregistrés. Par rapport à la situation juridique actuelle, des exemptions supplémentaires ont été, en l'occurrence, incluses ; ces exemptions jouent, aujourd'hui, un rôle, notamment en trafic routier, et peuvent donc aussi concerner les trains auto-accompagnés (par exemple « exemption pour les artisans » à la sous-section 1.1.3.1 c)).
- Les renvois dans la sous-section 1.1.3.8 ayant été jugés peu conviviaux, une liste exhaustive de toutes les exemptions applicables aux colis à main et aux bagages enregistrés a été incluse dans le chapitre 7.7.
- En ce qui concerne les colis express, dont l'importance en Europe a fortement reculé, le groupe de travail n'est pas parvenu, jusque-là, à trouver une solution. Il a cependant réfléchi à supprimer les prescriptions « CE » au chapitre 7.6 et à la colonne (19) du tableau A et à autoriser les

quantités limitées du chapitre 3.4 et les quantités exemptées du chapitre 3.5 pour le transport en tant que colis express. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ont été priés de se pencher sur cette façon de procéder et, le cas échéant, de soumettre ultérieurement une proposition concrète.

Au cours de la discussion qui a eu lieu au sein de la Commission d'experts du RID, le représentant de l'Autriche a remis en question la nécessité de régler une même question de la manière prévue à la sous-section 1.1.3.8 et au chapitre 7.7, dans la mesure où cela pourrait être source d'erreurs en cas de modifications ultérieures.

Il a été précisé que le groupe de travail avait jugé nécessaire ce double règlement dans la mesure où il fallait faire le lien avec les exemptions de la section 1.1.3 applicables aux trains de marchandises et que si l'on réglait une question sur le seul fondement du chapitre 7.7, l'information selon laquelle le chapitre 7.7 devait être appliqué indépendamment des exemptions de la section 1.1.3, disparaîtrait. Ce double règlement avait été également instauré compte tenu du fait que les différentes parties du RID s'adressaient à différents destinataires. Tandis que la partie 1 s'appliquait à l'ensemble des utilisateurs, la partie 7 s'adressait au transporteur et par conséquent aussi au personnel ferroviaire qui prend en charge les bagages enregistrés.

Étant donné qu'il n'y avait pour le moment aucune contradiction, sur le plan juridique, entre la sous-section 1.1.3.8 et le chapitre 7.7, la Commission d'experts du RID a adopté la proposition de texte du groupe de travail. La question du double règlement pourrait être cependant revue sur la base d'une proposition pour l'édition 2013 du RID.

### **Prochaine session**

La 49<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID se tiendra du 2 au 5 novembre 2010 à Luxembourg.  
(Traduction)

## Thèmes du domaine technique/admission

### Atelier de l'OTIF

PTU Matériel roulant – Wagons de marchandises,  
PTU Matériel roulant - Bruit

*Skopje, 26/27 mai 2010*

À l'occasion de la 9<sup>ème</sup> session du groupe de travail permanent WG TECH (Berne, 18 et 19 novembre 2009), les participants ont fait l'éloge de l'atelier organisé par l'OTIF en juin 2009 à Zagreb et requis la tenue plus régulière de ce genre de manifestation. Le Secrétariat de l'OTIF a pour objectif, comme le requièrent les États membres et l'industrie, d'adopter les PTU (Prescriptions techniques uniformes) Matériel roulant - Wagons de marchandises et Matériel roulant – Bruit lors de la 4<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques en septembre 2010. Pour toucher autant d'experts que possible et obtenir d'eux des informations en retour, le Secrétariat de l'OTIF a décidé d'organiser fin mai 2010 un atelier ayant trait à ces PTU que le représentant de l'ERY de Macédoine a proposé d'organiser à Skopje.

L'idée d'organiser cet atelier « localement » a été appréciée une fois de plus (comme cela avait été déjà le cas pour l'atelier organisé en novembre 2008 à Belgrade et pour celui organisé dans le cadre de la consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE concernant les projets de STI). En effet, la diminution des frais de voyage a permis à un plus grand nombre de représentants de la région de prendre part à l'événement. L'atelier a réuni non seulement des représentants des gouvernements, mais aussi des représentants des entités qui appliquent les réglementations de l'OTIF telles que les entreprises et l'industrie ferroviaires. Au total, cinquante participants venant de Belgique, de Bosnie-Herzégovine, de l'ERY de Macédoine, du Monténégro, de Serbie, de Slovaquie, de Slovénie et de Suisse étaient présents. L'atelier ayant été boycotté par la Commission européenne et l'ERA, le Secrétariat de l'OTIF a cherché une solution pour que la qualité de cette manifestation ne soit en rien diminuée. Grâce à l'aimable assistance de la CER, l'ensemble des présentations requises ont été maintenues ; les intervenants (M. Bikowski de la DB et M. Letourneaux de la SNCF) ont présenté de façon très objective et claire les STI Matériel roulant - Wagons de marchandises et Matériel roulant - Bruit.

L'atelier s'est déroulé en anglais puisque l'anglais est la langue de travail du WG TECH et de l'ERA dans la

phase préparatoire des projets de STI. L'OTIF a fourni une traduction simultanée vers/à partir du serbo-croate, du macédonien et de l'albanais, ce qui a également permis aux experts des États successeurs de la Yougoslavie dont les connaissances en anglais étaient faibles, voire inexistantes de participer et de fournir leurs informations en retour.

Le but de l'atelier qui était de fournir des informations de base sur le cadre légal des réglementations techniques de l'OTIF ainsi que des informations sur la procédure d'adoption des réglementations de l'OTIF au sein de la Commission d'experts techniques, notamment sur la rédaction des PTU, a été atteint. C'est au travers de présentations d'excellente qualité préparées par des représentants de la CER et du Secrétariat de l'OTIF que ces informations ont été fournies aux participants.

L'atelier a rencontré un vif succès. Les participants ont conclu à l'unanimité qu'ils avaient tiré profit de cet événement et amélioré leur connaissance des réglementations de l'OTIF, ce qui ne peut que profiter au rail dans la zone de l'OTIF.

L'ensemble des documents et présentations de l'atelier de Skopje sont téléchargeables sur le site Internet de l'Organisation (<http://www.otif.org/en/technology/consultations-workshops-and-presentations.html>).  
(Traduction)

## Coopération avec les organisations et associations internationales

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

#### Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

124<sup>ème</sup> et 125<sup>ème</sup> sessions

*Genève, 2-5 février et 25-28 mai 2010*

Dans le cadre des efforts qu'elles déploient pour faciliter le trafic ferroviaire, l'OTIF et l'OSJD poursuivent le projet, depuis quelques années, d'adjoindre à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières

(« Convention sur l'harmonisation »)<sup>1</sup> une nouvelle Annexe sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire. Un projet de nouvelle Annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation, commun aux deux organisations, a été discuté dans le cadre de plusieurs sessions du groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) de la CEE/ONU, où des propositions de la Commission européenne ont été notamment prises en compte. Les discussions se sont certes achevées plus tard qu'il n'était initialement prévu (v. Bulletins 4/2008, p. 49 et 1/2009, p. 8), mais tout de même à temps pour que le projet puisse être encore soumis au Comité de gestion (c'est-à-dire à l'organe compétent en matière d'amendements selon les termes de l'art. 22 de la Convention) avant la tenue de sa session (prévue en 2010, conformément au rythme quinquennal).

Le document a été soumis après que les dernières adaptations (de nature rédactionnelle) aient été apportées au projet lors de la 124<sup>ème</sup> session. Une représentante du Secrétariat de l'OTIF a pris part, ponctuellement, aux 124<sup>ème</sup> et 125<sup>ème</sup> sessions. Au cours de la 125<sup>ème</sup> session, le projet de nouvelle Annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation n'a pas été discuté plus avant.

Un autre projet de l'OTIF et de l'OSJD, à savoir la facilitation des transports ferroviaires de voyageurs, a été par contre discuté au cours de cette session. Parallèlement au projet de nouvelle Annexe à la Convention sur l'harmonisation, les deux organisations, qui travaillent dans le domaine ferroviaire, ont également présenté au WP.30 un projet de nouvelle Convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs (v. Bulletin 1/2007, p. 6/7). Ce projet repose sur l'actuelle Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée de 1952<sup>1</sup>, mais les besoins des États appliquant le SMPS<sup>2</sup> devraient être en l'occurrence également pris en compte.

La question du rapport entre la nouvelle Convention et la Convention existante s'étant posée dans le cadre de ce projet, le WP.30 a penché en faveur d'une révision de la Convention existante. Le fait que l'accord de 1952 n'inclue aucune disposition relative à l'amendement de son texte (mais uniquement une disposition relative à

l'amendement du modèle de déclaration - soumission internationale en douane qui y figure) a cependant fait obstacle à cette solution.

La 125<sup>ème</sup> session du WP.30 a noté qu'après examen de la question par le service juridique de l'ONU, la procédure suivante apparaissait comme étant la seule solution possible : l'obstacle pourrait être éliminé en adjoignant à la Convention un protocole additionnel contenant des règles de révision correspondantes. Après sa rédaction par le Secrétariat de la CEE/ONU, ce projet de protocole pourrait être adopté, par voie de procédure écrite, par les (10) États parties qui ont adhéré à la Convention jusque-là et entrer automatiquement en vigueur (pour autant qu'aucune objection n'ait été formulée dans le délai de six mois (suivant notification par le Secrétaire général du texte adopté)). Les États du SMPS pourraient alors adhérer à la Convention, et la procédure d'amendement pourrait être engagée conformément aux nouvelles règles introduites dans l'accord de la façon décrite. La prochaine session du WP.30, auquel le projet de protocole additionnel doit être soumis en tant que document officiel dans les trois langues de travail de la CEE/ONU (y compris en russe), devrait statuer sur la question.

(Traduction)

### **Comité de gestion pour la « Convention sur l'harmonisation » de 1982**

9<sup>ème</sup> session

*Genève, 27 mai 2010*

La présente session avait été convoquée en vue de l'adoption du projet de nouvelle Annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (« Convention sur l'harmonisation » de 1982)<sup>1</sup>, qui concernait la facilitation des procédures de franchissement des frontières pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises. Ce projet, qui existait dans les quatre langues de la Convention (anglais, français, russe et espagnol)<sup>2</sup>, était le résultat des initiatives communes de l'OSJD et de l'OTIF ainsi que des discussions menées plusieurs années durant au sein du groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) de la CEE/ONU dans lequel, au stade final du processus, l'UE était également intervenue en tant que Partie con-

<sup>1</sup> v. <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs> (anglais, français et russe)

<sup>2</sup> Convention relative aux transports ferroviaires de voyageurs, v. [http://www.osjd.org/Documents/Droit de transport – russe uniquement](http://www.osjd.org/Documents/Droit%20de%20transport%20-%20russe%20uniquement)

<sup>1</sup> V. <http://www.unece.org/trans/conventn/harmonie.pdf>

<sup>2</sup> V. <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/ac3-documents.html>

tractante à la Convention. A cette occasion, le représentant de l'UE a informé que les procédures internes étaient achevées et que le texte actuel était approuvé. Tout amendement imposerait par contre de saisir à nouveau les services concernés de l'UE. De manière inattendue, l'Administration fédérale des douanes de la Suisse a présenté, dans un délai très court, des objections diffusées par le Secrétariat sous forme de document INF, qu'il a paru opportun de traiter bien qu'aucun représentant de la Suisse ne soit présent, l'objection d'un seul État partie étant de nature à empêcher l'entrée en vigueur de l'Annexe. Au terme de la discussion au cours de laquelle les représentants de l'UE, de l'OTIF et de l'OSJD se sont prononcés en faveur du maintien des textes concernés, les parties ont été unanimes pour dire que l'ensemble des objections pouvaient être prises en compte au travers d'explications correspondantes du texte, qui figureraient dans le rapport relatif à la session<sup>3</sup>. L'Annexe 9 a été adoptée par conséquent à l'unanimité dans la version présentée. Dans l'optique de son entrée en vigueur, prévue pour l'année prochaine, il paraît indiqué de mener des réflexions, en parallèle aux plans national et international, concernant la transposition de ce texte. Dans le cas de l'OTIF, la première session de la Commission de la facilitation ferroviaire, prévue pour la mi-novembre 2010, devrait en donner l'occasion.

(Traduction)

## Forum international des transports 2010

*Leipzig, 26-28 mai 2010*

Le Forum international des transports a eu lieu, cette année encore, à Leipzig, sous la présidence du Canada. Le lieu de cette manifestation restera inchangé dans les années à venir. Quarante-neuf ministres des transports et plus de neuf cents délégués de gouvernements et d'organisations et associations nationales et internationales ont pris part à cette conférence annuelle. Le secteur privé était surreprésenté. Le Forum s'accompagnait d'une exposition, plus étoffée que les années précédentes, consacrée à des entreprises industrielles majeures. La conférence de cette année ayant notamment pour thème principal l'innovation, les entreprises et sous-traitants des différents secteurs des transports privilégiant tout particulièrement cet aspect, étaient à l'honneur. L'OTIF était représentée par son Secrétaire général. Principal orateur du Forum de cette année, Bertrand Piccard a

présenté avec brio la planification, la construction et les premiers essais de l'avion tout solaire « Solar Impulse ». Le thème de la conférence de cette année « Transport et innovation : libérer le potentiel » a conduit, tout naturellement, à se concentrer globalement et principalement sur des aspects tels que la consommation d'énergie, les comportements émissifs et la limitation des déplacements. Les questions spécifiques au chemin de fer, qui, on le sait, est un mode de transport particulièrement écologique, n'ont donc pas figuré au premier plan.

Quoi qu'il en soit, les différents exposés de principe et discussions de panel ont montré que les politiques étaient décidées à réduire de façon drastique les émissions de CO<sub>2</sub>, notamment en trafic routier, aérien et maritime, de façon à atteindre leurs objectifs environnementaux nationaux ou internationaux. La situation privilégiée de l'industrie automobile a fait l'objet de vives critiques de la part de nombreux participants qui estiment, en effet, que cette branche continue à peser trop fortement sur les décisions politiques à son avantage. La question du « road pricing » a été également abordée et a occupé, ainsi qu'on pouvait s'y attendre, une place prépondérante dans les discussions. Le « road pricing » n'est pas considéré unanimement comme un levier suffisamment puissant pour transférer le trafic de la route au rail. Jusque-là, les politiques ne sont pas parvenues à établir un rapport direct entre le « road pricing » et cet effet de levier. En effet, les recettes ainsi dégagées continuent, de façon persistante, à être affectées à d'autres postes budgétaires. D'où la méfiance que nourrissent les citoyens à son égard et les résistances qu'ils développent à son encontre.

En 2011, le Forum international des transports aura pour thème « Transport et société ».

(Traduction)

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

18<sup>ème</sup> forum économique et environnemental de l'OSCE

*Prague, 24-26 mai 2010*

Cette manifestation a réuni quelque 300 participants de 47 États ainsi que de nombreuses organisations et entreprises. L'OTIF était représentée par le Suppléant du Secrétaire général qui a fait un exposé dans le cadre de la 5<sup>ème</sup> session plénière « L'impact des transports sur l'environnement et la sécurité ». L'objectif de cette session était, d'une part, de compléter les évaluations de

<sup>3</sup> V. <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/ac3-reports.html>

la situation actuelle dans le domaine de la protection de l'environnement ainsi que dans celui de la sûreté et de la facilitation du transport terrestre, notamment avec les États situés en dehors de l'Europe, évaluations qui avaient été présentées dans le cadre des réunions préparatoires passées de l'OSCE, et, d'autre part, de suggérer des idées pour un suivi au sens de recommandations concrètes et applicables faites à l'OSCE. Concernant le thème central du transport des marchandises dangereuses, ce sont notamment le Kazakhstan et l'OTIF qui ont soumis entre autres les idées suivantes :

- analyse des différences qui demeurent sur le plan réglementaire dans le droit de l'OTIF et de l'OSJD et détermination de mesures d'harmonisation ;
- élaboration d'un programme de modernisation progressive du matériel roulant ferroviaire en tenant compte des exigences de sécurité et des normes techniques de l'UE ;
- étude des routes eurasiatiques traditionnellement empruntées pour le transport de marchandises dangereuses en vue de déterminer des mesures de prévention des accidents et de réduire au minimum leurs conséquences ;
- octroi de la possibilité de transporter, pendant une période transitoire, des marchandises dangereuses sur le territoire des États membres de l'OTIF avec du matériel roulant satisfaisant aux exigences de l'OSJD ;
- promotion d'innovations techniques, notamment dans le domaine de la télématique ;
- renforcement de la spécialisation des organes gouvernementaux compétents ;
- encouragement de la traduction des dispositions internationales relatives au transport des marchandises dangereuses dans des langues supplémentaires ;
- mesures de formation internationales au profit du personnel affecté au sein des autorités de contrôle des marchandises dangereuses ;
- mesures de formation internationales au profit des formateurs nationaux dans le cadre de la formation des conducteurs et des conseillers à la

sécurité pour le transport de marchandises dangereuses ;

- représentation régulière d'autres domaines, notamment douanes et police, dans les sessions des organes compétents en matière de transport international de marchandises dangereuses.

Reste à voir quelles seront les idées qui seront mises en œuvre par l'OSCE et de quelle manière elle le fera.

(Traduction)

## **Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)**

### **Conférence des Ministres**

XXXVIII<sup>ième</sup> session

*Prague, 15-18 juin 2010*

Vingt-trois des vingt-sept États membres<sup>1</sup> de l'OSJD étaient représentés à cette session. Une représentante de l'OTIF a pris part à la séance plénière (17/18.6.2010). Deux points de l'ordre du jour ont été consacrés au processus de réforme de l'OSJD dont l'OTIF suit l'évolution depuis quelques années, au travers respectivement de la Conférence des Ministres.

La XXXVII<sup>ième</sup> session de la Conférence des Ministres (Astana, 2009) avait pris la décision d'engager les travaux relatifs à l'adoption des nouveaux statuts de l'OSJD par le biais d'une Conférence diplomatique (v. Bulletin 2/2009, p. 25). Cette décision reposait sur le concept d'une réforme en deux étapes, la première étape consistant en l'adoption, a priori réalisable à court terme, de nouvelles dispositions institutionnelles (statuts) et la deuxième étape en l'adoption, à une date ultérieure, d'une nouvelle Convention qui, sur le modèle de la COTIF, régirait aussi différents domaines des transports internationaux ferroviaires et dont la finalisation ainsi que l'adoption exigeraient un peu plus de temps.

Cette décision de la précédente Conférence des Ministres n'a cependant pas pu être mise en œuvre. Bien plus, elle a été relativisée par les réactions frileuses des États membres aux efforts déployés par le Président du Comité pour mettre sur pied une telle Conférence. De ce

<sup>1</sup> Douze d'entre eux sont en même temps des États membres de l'OTIF et neuf des États membres de l'UE.

fait, la question de la poursuite de la réforme de l'OSJD a été à nouveau posée à la Conférence des ministres qui s'est tenue cette année. Celle-ci a jugé que l'adoption de nouveaux statuts ne justifiait pas l'organisation d'une Conférence diplomatique.

Cela signifie que le texte que le groupe de travail « Documents de base de l'OSJD » avait traité dans un premier temps séparément sous le titre « Statuts de l'OSJD » sera désormais traité comme l'un des éléments constitutifs du projet de nouvelle convention et qu'il ne pourra être par conséquent adopté que conjointement à celle-ci. Le mandat correspondant qui avait été confié à ce groupe de travail a été précisé par le biais d'une décision complémentaire. Celui-ci a été notamment prié de coopérer avec d'autres groupes de travail, en particulier avec les groupes « Révision du SMPS », « Révision du SMGS » et « PGW » (règles relatives à l'emploi des wagons).

Les décisions prises sans discussion en séance plénière étaient, dit-on, le résultat de négociations informelles difficiles menées pendant les deux premières journées (session des représentants habilités) dans le cadre desquelles les neuf États membres de l'OSJD, qui sont également membres de l'UE, ont adopté une position commune.

La Conférence des Ministres a pris par ailleurs toute une série de décisions dans le domaine de la gestion administrative et financière telles que par exemple l'adoption du rapport annuel, du rapport sur la vérification des comptes et du budget, le règlement de la question des arriérés de contributions et la ventilation des postes au sein du Comité. Le mandat de la direction actuelle a été prorogé jusqu'en 2014. La prochaine session de la Conférence des ministres se tiendra du 7 au 10 juin 2011 à Pékin.

(Traduction)

## Autres activités

### Middle East Rail 2010

*Dubaï, 11/12 mai 2010*

Organisée pour la première fois par la société TERRAPINN, qui n'en était pas à son premier coup d'essai puisqu'elle avait déjà organisé la conférence « EurasiaRail 2010 » (Bulletin 1/2010, p. 17), la conférence Middle East Rail 2010 a réuni des représentants des milieux gouvernementaux et indus-

triels de haut niveau, venus d'Arabie saoudite, du Bahreïn, du Qatar, des Émirats arabes unis, d'Oman, du Koweït, d'Iraq, de Jordanie, d'Égypte, de Syrie et d'Iran. L'OTIF y était représentée par son Secrétaire général, qui a présenté l'un des six principaux exposés (keynote).

La décision de participer a été motivée par les nouvelles possibilités d'action qui se dessinent du fait de l'adhésion de la Jordanie et de l'intention des États de la Péninsule arabique de mettre au point et de construire un réseau ferroviaire transfrontalier dans le cadre du « Conseil de coopération du Golfe » (CCG). Des décisions d'investissement à hauteur de 119 milliards de dollars ont été prises à cette fin au sein du CCG, au niveau des chefs d'État et de gouvernement des États concernés. L'OTIF, il va de soi, a forcément à cœur de faire connaître la COTIF 1999 dans cette région et de rechercher l'adhésion, dans un premier temps en qualité de membre associé (comme dans le cas de la Jordanie). Les liaisons ferroviaires de cette région étant exclusivement locales, un régime juridique moderne et éprouvé dans la pratique tel que celui de la COTIF 1999 pourrait être dans tous les cas mis à la disposition de ces États, leur évitant ainsi d'avoir à conduire leurs propres réflexions sur la question.

Dans son intervention, le Secrétaire général a effectivement poursuivi ces objectifs et mis clairement en lumière les avantages de la COTIF 1999 pour le système ferroviaire émergent de la Péninsule. Il a en même temps proposé l'instauration d'une coopération étroite entre l'OTIF, le CCG et différents États de la région intéressés par ce projet de façon à lancer les travaux de préparation ou de mise en œuvre en temps utile. Il a par ailleurs adressé un courrier au Secrétaire général du CCG afin de lui proposer une coopération de cette nature.

La participation à cette conférence a été également fructueuse pour l'OTIF dans la mesure où, pour la première fois, l'Organisation a pu recueillir des informations plus détaillées et de première main sur le tracé potentiel des lignes nationales et transfrontalières, les performances visées ainsi que la planification et la mise en œuvre des projets envisagés par les États de la Péninsule arabique. Par ailleurs, le Secrétaire général a tout naturellement noué des contacts personnels qui se traduiront, dans les semaines à venir, par des initiatives correspondantes du Secrétariat de l'OTIF.

Bien que le volume des investissements envisagés et l'intention de « créer [pratiquement] ex nihilo » un réseau ferroviaire transfrontalier performant sur la Péninsule arabique dépasse tout ce qu'on peut imaginer

en Europe, il convient cependant de prendre au sérieux les intentions des États membres du CCG dans la mesure où ils envisagent en dernier ressort, après avoir mis en place une union douanière et des mécanismes de libre échange, de créer une organisation régionale d'intégration économique, qui devra disposer d'un réseau ferré performant, dont le modèle est, naturellement, l'ex-Communauté européenne.

(Traduction)

## Jurisprudence

### Bundesgerichtshof (Allemagne)

**Arrêt du 26 mars 2009 <sup>1</sup>**

**Une clause des Conditions de transport régissant le type de marchandises volontairement non transportées par le commissionnaire/voiturier n'est pas nulle pour violation de l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR.**

Cf. article 41, al. 1 de la CMR <sup>2</sup>

#### Faits (résumé) :

Un colis contenant des microcomposants électroniques d'une valeur de 102'000.- € a été confié pour acheminement par voie routière d'Eindhoven (Pays-Bas) à Ratisbonne (Allemagne). L'expéditeur était un client de longue date du transporteur.

Les Conditions générales de transport (dont son client avait connaissance, selon les dires de la défenderesse) comportent notamment une clause précisant que la défenderesse ne transporte pas de colis dont la valeur excède la contre-valeur de 50'000.- dollars américains dans la monnaie nationale respective.

Le colis a été perdu. L'assurance a indemnisé l'expéditeur du dommage subi et, le subrogeant dans ses droits, intenté une action en réparation intégrale du dommage pour perte de la marchandise à l'encontre du transporteur. Arguant d'un défaut de contrôle aux interfaces de la part du transporteur, elle a requis de ne

lui appliquer aucune limite de responsabilité pour faute qualifiée.

Le tribunal de première instance a fait droit à cette demande. L'appel a été rejeté.

#### Décision (résumé/extrait) :

Sur le pourvoi de la défenderesse, l'arrêt de l'Oberlandesgericht de Nuremberg du 4 juillet 2007 a été infirmé. La cause a été renvoyée devant la cour d'appel pour être à nouveau débattue et jugée.

#### Motifs de la décision (extrait) :

La cour d'appel a retenu la responsabilité illimitée du transporteur conformément aux articles 17, al. 1 et 29 de la CMR <sup>3</sup>. Peu importait (à son avis) que les Conditions générales de transport de la défenderesse soient devenues partie intégrante du contrat. À supposer que tel ait été le cas, les limites de responsabilité de l'article 41 de la CMR, qui y figuraient, étaient de nul effet.

Les explications de la cour d'appel ne permettent pas de dire avec certitude si cette dernière a considéré la clause d'exclusion du transport comme étant de nul effet pour violation de l'article 41, al. 1 de la CMR (qui dit que toute stipulation qui, directement ou indirectement, déroge des dispositions de la Convention, est nulle et de nul effet). Si la cour d'appel est partie du principe que la clause d'exclusion du transport était nulle, on ne saurait lui donner raison. Si elle avait jugé valide la clause en question, elle aurait dû le mentionner dans les motifs de la décision. Or, elle ne l'a pas fait, en violation du § 286 du Code de procédure civile (ce qui, dans le cadre du pourvoi, a été critiqué à bon droit).

La clause d'exclusion du transport figurant dans les Conditions de transport, n'est pas de nul effet conformément à l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR puisqu'elle ne déroge, ni directement, ni indirectement, aux dispositions de la CMR (notamment pas au principe de suppression des limites de responsabilité régi à l'article 29, al. 1 de la CMR). Les clauses des Conditions de transport mentionnées ne précisent pas l'étendue de la responsabilité de la défenderesse en cas de perte ou d'avarie de la marchandise transportée (lorsqu'un contrat de transport valide existe), dès lors que le dommage survenu est dû à une faute qualifiée de la défenderesse, mais les conditions dans lesquelles la

<sup>1</sup> I ZR 120/07 ; instances précédentes : Landgericht Ratisbonne, Oberlandesgericht Nuremberg

<sup>2</sup> Une disposition comparable se trouve à l'article 5 des CIM

<sup>3</sup> Des dispositions comparables se trouvent à l'article 23, § 1 et à l'article 36 des CIM.



défenderesse n'est pas disposée à accepter un mandat de transport. La clause d'exclusion du transport, objet du présent litige, se contente de décrire l'étendue des services que doit fournir la défenderesse et ne régit pas sa responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise transportée. Elle n'est donc pas en contradiction avec les dispositions contraignantes de la CMR (Koller, *Transportrecht (Droit de transport)*, 6<sup>ème</sup> édition, art. 41 de la CMR, numéro de marge 1 ; cf. également House of Lords, arrêt du 16.5.2007 [2007] UKHL 23 = [2007] 1 WLR 1325 - Datec Electronics Holdings Ltd. c. UPS Ltd., et en particulier dans cet arrêt le point 30 ; en outre, Becher, dans la revue *Transportrecht (Droit de transport)* 2007, p. 232, 233 et s.). Il n'est question dans ces clauses que de la liberté de la défenderesse de conclure un contrat, que la CMR ne régit pas. Une clause régissant le type de marchandises volontairement non transportées par le commissionnaire/voiturier n'est donc pas de nul effet pour violation de l'article 41, al. 1, première phrase de la CMR.

Le droit matériel néerlandais devant être également appliqué, parallèlement à la CMR, au contrat de transport valide conclu entre l'expéditrice et la défenderesse, il convient d'apprécier si un contrat de transport a été vraiment conclu également en vertu de droit-ci.

Pour la procédure d'appel réouverte, le tribunal a fait observer :

La question de savoir s'il peut être imputé au voiturier une faute qualifiée qui aurait pour conséquence la suppression des exonérations et limites de responsabilité prévues aux articles 17 à 28 de la CMR, s'apprécie, conformément à l'article 29, al. 1 de la CMR, par rapport au droit du tribunal saisi, donc, dans le cas présent, par rapport au droit allemand.

Si la cour d'appel parvient à la conclusion, au cours de la procédure d'appel réouverte, qu'un contrat valide intégrant les Conditions de transport a bien été conclu entre l'expéditrice et la défenderesse, elle devra également tenir compte de la clause relative aux marchandises interdites figurant dans les Conditions de transport pour déterminer s'il y a faute concomitante de l'expéditrice.

La cour d'appel a chargé Monsieur H., d'examiner, en qualité d'expert, la question de savoir si, « en droit néerlandais, on peut considérer, en cas de perte d'un colis, que le fait pour l'expéditeur de la marchandise transportée de ne pas faire une déclaration de valeur vis-à-vis du mandataire (déclaration possible, mais pas obligatoire), est de nature à limiter les prétentions ». Le pourvoi critique à bon droit le fait que la cour d'appel ait

posé la question de la preuve de façon trop étroite. Elle aurait dû clarifier si le droit néerlandais prévoit une restriction du droit pour le cas où l'expéditeur a enfreint une exclusion de transport convenue contractuellement.

(Le texte intégral de cette décision principale est publié sur Internet, v. [www.bundesgerichtshof.de](http://www.bundesgerichtshof.de))

(Traduction)

## Bibliographie

**Kunz, Wolfgang** (éditeur), *Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire)* : recueil systématique avec explications des dispositions allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles, maison d'édition Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 26<sup>ème</sup> livraison complémentaire (avril 2010)

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Des livraisons complémentaires régulières assurent l'actualisation requise ; les textes et commentaires sont complétés (dernièrement, v. Bulletin 4/2009, p. 68). Outre l'éditeur, une vingtaine d'autres auteurs sont à l'œuvre.

Le recueil comprend quatre volumes et couvre tous les domaines du droit applicable au rail. Constitué en majorité de lois et autres dispositions nationales allemandes, il contient aussi des dispositions du droit européen et international.

La 26<sup>ème</sup> livraison contient la version la plus récente d'une série de lois et de règlements nationaux allemands en rapport avec le rail. En outre, des explications concernant certaines dispositions sont données ou complétées, comme c'est le cas par exemple pour les explications de Wolfgang Kunz relatives à la loi sur la régionalisation des transports publics interurbains ou pour celles de Werner Filthaut concernant la loi sur la responsabilité civile.

Ces dernières se rapportent au règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et aux Règles uniformes CIV, pour autant qu'elles figurent en annexe au règlement de la CE. Les RU CIV s'appliquent donc par là même aussi aux transports intérieurs allemands, pour autant que la loi sur la responsabilité civile ne contienne pas une disposition plus propice aux voyageurs. Ces explications très claires et émaillées de multiples exemples sont une aide précieuse pour qui applique le droit et ne discerne pas d'emblée les règlements plus favorables aux voyageurs.

Le recueil systématique « Eisenbahnrecht » est un outil de travail pratique pour les spécialistes du rail. Ses rubriques bien pensées amènent l'utilisateur promptement et de manière fiable aux informations dont il a besoin sur le moment de sorte que celui-ci, en dépit de la masse d'informations que contient l'ouvrage, ne perd jamais le fil.

(Traduction)