



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Sommaire

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

RU ATMF

Modifications du texte, p. 57
Rapport explicatif, p. 72

Publications et liens intéressants, p. 81

Transport des marchandises dangereuses

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

37^e session – Genève, 21-30.6.2010 – p. 82

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 13-17.9.2010, p. 85

Thèmes du domaine technique/admission

« Travailler ensemble » à la promotion du chemin de fer ?

Expérience de la coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, p. 89

Coopération avec les organisations et associations internationales

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Conférence mondiale sur le fret ferroviaire – Saint-Petersbourg, 6/7.7.2010 – p.90

Etudes/Exposés/Discours

« Légitimation active » du destinataire

Remarques sur l'interprétation des articles 43, § 4 et 44, § 6 CIM – Dr. Eva Hammerschmiedová – p. 91

Jurisprudence

Kammergericht de Berlin – Arrêt du 9.4.2009 – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire – Réduction de la redevance (droit national), p. 93

Bibliographie

Alléret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne, LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicule 637 (5, 2009 – à jour au 15.10.2009), p. 94

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht (Droit relatif au « Spediteur » allemand, au transport des marchandises et à l'entreposage), manuel du droit de transport avec commentaires, livraison 1/10, état juin 2010, p. 94

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

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

ISSN 1011-3797

3/2010

118^e Année – Juillet - Septembre

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.

Questions juridiques concernant la COTIF

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).

Ces modifications entreront en vigueur, conformément à l'article 35, §§ 2 et 3 de la COTIF, le 1^{er} décembre 2010.

Les modifications aux RU ATMF ainsi que le Rapport explicatif relatif à ces modifications sont publiés ci-après.

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international

(ATMF - Appendice G à la Convention)

Modifications du texte

Article premier Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent :

- a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, dé-

- raillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
- b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction ;
- c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international ;
- d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention ;
- da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un du projet ;
- e) « Etat partie » désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la Convention ;
- f) « déclaration » désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU) ;
- g) « élément de construction » ou « constituant » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;
- h) « entité chargée de la maintenance » (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires ;
- i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;
- j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation ;
- k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire ;
- l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties ;
- m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;
- o) « fichier de maintenance » désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspec-

- tion et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur ;
- p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule ;
- q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;
- r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU ;
- s) « autre matériel ferroviaire » désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire ;
- t) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public
- qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou
 - qui assure uniquement la traction ;
- u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction ;
- x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties ;
- y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales ;
- ya) « RID » désigne l'Appendice C à la Convention ;
- z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS ;
- aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers ;
- bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué

- dans les PTU ; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
- cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction ;
- dd) « certificat technique » désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides ;
- ee) « fichier technique » désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s).
- eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU ;
- gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

Article 3

Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

- § 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
- prescriptions de construction contenues dans les PTU,
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
 - conditions particulières d'admission selon l'article 7a.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

- § 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties conformément aux présentes Règles uniformes
- en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et
 - à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
 - à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et
 - à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

- § 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont

considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

- § 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membres de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.
- § 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.
- § 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité

des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

Article 4 Procédure

- § 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue
- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
 - b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 - l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 - puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.
- § 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

- § 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5 Autorité compétente

- § 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.
- § 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes :

- a) L'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés ; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.
- b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.
- c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépen-

dants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.

- d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations ; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.
- e) Le personnel responsable des évaluations possède
 - une formation technique et professionnelle appropriée,
 - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et
 - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.
- f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.
- g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.
- h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6

Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou

b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
- c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a

Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être et rester admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit répondre :

- a) aux PTU et

- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Article 7a

Dérogations

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

Article 8

Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 2 Les entreprises et administrations qui gèrent dans les Etats parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par :

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule,
- e) le gestionnaire d'infrastructure.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation ; dans ce cas, les autorités et les

organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée ; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà

octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
- b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et
- c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première)

autorité ayant octroyé l'admission ; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux
 - prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou
- b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou
- c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;
- b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;

- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
 - d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s).
- § 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.
- § 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Article 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

- § 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.
- § 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Article 11

Certificats techniques et déclarations

- § 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : « Certificat de type de conception » et « Certificat d'exploitation ».
- § 2 Le certificat de type de conception :
- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire ;

- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes ;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat ;
- c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance ;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1^{er}, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

- § 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.
- § 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12 **Modèles uniformes**

- § 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.
- § 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

Article 13 **Registres**

- § 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

- § 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.
- § 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.
- § 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.
- § 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable

de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

- § 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs ; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Article 14 **Inscriptions et signes**

- § 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :
- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
 - b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

- § 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a), ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

Article 15 **Maintenance**

- § 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels

ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

- § 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

- § 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informa-

tions concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établi et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont infé-

rieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18

Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Dispositions transitoires

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance ; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

Article 20

Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires desti-

nés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

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 Remarques générales concernant les modifications du texte des APTU s'appliquent également à l'Appendice ATMF.
2. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de la CE, il s'applique également par analogie aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
3. La Commission de révision a suivi dans une large mesure les suggestions faites par le Groupe Schweinsberg, telles qu'approuvées par la Commission d'experts techniques. Les textes et le Rapport explicatif ont été clarifiés, notamment en

ce qui concerne l'« Entité chargée de la maintenance » mentionnée aux articles 3a et 15 ainsi que les limites de l'admission à l'exploitation et les obligations de l'autorité compétente prévues à l'article 6.

4. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice G (ATMF) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1^{er}, 3 et 9 des ATMF. 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

1. L'article 33, §§ 2 et 4, lettre g) de la Convention dispose que l'Assemblée générale peut seule décider d'une modification du présent article, et non la Commission de révision.
2. Le présent 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 le présent Appendice. Le trafic entre les groupes d'États suivants est traité :
 - a) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE ou de l'Espace économique européen (EEE), Article 6, § 3,

- b) trafic uniquement entre Etats membres de l'OTIF qui sont également membres de la CE ou de l'EEE, article 3a, § 3,
 - c) trafic au départ d'un Etat membre de l'OTIF qui est également membre de la CE ou de l'EEE, à destination d'un Etat membre de l'OTIF qui n'est pas membre de la CE ou de l'EEE, article 3a, § 1 et
 - d) trafic au départ d'un Etat membre de l'OTIF qui n'est pas membre de la CE ou de l'EEE, à destination d'un Etat membre de l'OTIF qui est également membre de la CE ou de l'EEE, article 3a, § 2.
3. Pour les matières qui ne sont pas couvertes ou seulement en partie par les PTU, se reporter aux remarques relatives à l'article 7.
 4. Lorsque des matières particulières ne sont pas couvertes par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur celles-ci, les spécifications techniques nationales s'appliquent généralement dans l'Etat partie dans lequel la demande d'homologation technique a été faite (v. article 7). Dans le cas d'Etats dans lesquels le droit communautaire s'applique, ceci concerne, en particulier, des aspects couverts par les directives européennes relatives à l'interopérabilité (mise sur le marché de constituants d'interopérabilité, évaluation de la conformité et vérification par des organismes notifiés, etc.), la sécurité (certification de sécurité, autorisation de sécurité, conformité aux méthodes de sécurité communes et aux objectifs de sécurité communs, obligation de rendre compte à propos d'Indicateurs de sécurité communs, procédures d'enquête des accidents, etc.) et l'accès au marché (directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, directive 2001/12/EC concernant le développement de chemins de fer communautaires, directive 2001/14/EC concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, etc.).

Article 2 **Définitions**

1. 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 contient donc les définitions des termes utilisés dans les APTU et les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les ATMF. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de cette version.
2. Concernant la « Commission d'experts techniques », lettre d), on notera que pour les éléments d'infrastructure transfrontaliers tels que les tunnels, ponts, etc., deux Etats parties peuvent convenir de créer une autorité commune spécifique telle que la « Commission intergouvernementale de sécurité » pour l'Eurotunnel entre la France et le Royaume-Uni. Lesdites autorités sont autorisées à être représentées séparément au sein de la Commission d'experts techniques conformément à l'article 16, § 5, lettre c) de la Convention, c'est-à-dire sans droit de vote.
3. Rentrent dans la définition du terme « autre matériel ferroviaire », lettre s), les équipements qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.
4. Pour la définition du terme « accident grave », lettre z), un montant en DTS est indiqué. Le DTS désigne la monnaie du Fonds monétaire international (FMI), laquelle est, selon l'article 9 de la Convention, l'unité de compte de référence de ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,10 € (juillet 2009).

Article 3 * **Admission au trafic international**

L'article 33, §§ 2 et 4, lettre g) de la Convention dispose que l'Assemblée générale peut seule décider d'une modification du présent article, et non la Commission de révision. Pour les modifications rédactionnelles des références contenues dans le § 2, lettres b) et c), se reporter au paragraphe b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif ».

Article 3a
Interaction avec d'autres
accords internationaux

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le § 1 traite de l'admission à l'exploitation, conformément aux ATMF, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires qui ont été admis, conformément à la législation communautaire applicable, par un Etat partie. Ledit matériel est réputé admis à l'exploitation, conformément aux ATMF, si
 - a) il y a équivalence pleine et entière entre les STI applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les PTU applicables conformément aux APTU, et
 - b) les STI applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
 - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
3. Le § 2 traite de l'admission au service, dans les Etats membres de la CE et dans les Etats partie appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux ATMF. Un tel matériel est réputé admis en service conformément au droit communautaire si
 - a) il y a équivalence pleine et entière entre les PTU applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les STI correspondantes,
 - b) les PTU applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
 - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
4. Le § 3 traite de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires qui sont utilisés uniquement dans les Etats parties appliquant le droit communautaire du fait de leur qualité d'Etats membres de la CE ou par suite d'accords internationaux. Le

droit communautaire applicable s'applique à de tels matériels.

5. L'acceptation croisée mentionnée aux §§ 1 et 2 concerne non seulement les admissions individuelles, mais aussi les admissions de types de véhicules conformément au § 4.
6. Le titre complet de la directive européenne mentionnée au § 5 est « directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) ». La directive a été publiée au Journal officiel de la CE (JO) L 164, 30.4.2004, p. 44–113 et modifiée par la directive 2008/110/EC, publiée au JO L 345, 23.12.2008 p. 62–67.

Article 4
Procédure

1. Le présent article traite uniquement de la procédure d'admission des véhicules, alors que, pour ce qui concerne l'admission de l'infrastructure, le § 3 se réfère généralement aux dispositions applicables dans l'Etat concerné (point clarifié un peu plus loin à l'article 8, § 2). Pour les Etats membres de la CE, ces dispositions englobent le droit communautaire pertinent.
2. Le § 1 dispose que la procédure se déroule en une seule étape (admission d'un véhicule) ou en deux étapes (admission d'un type de construction et admission consécutive de véhicules individuels correspondant à ce type de construction).
3. L'évaluation de la conformité, qui doit être effectuée dans le cadre de la procédure d'admission conformément au § 2, peut concerner le véhicule dans son ensemble ou, conformément aux directives correspondantes de la CET, être divisée en modules d'évaluation dont la conformité doit être établie par une déclaration, elle-même conforme à un modèle défini par la CET.
4. L'article 3, § 3 dispose que les dispositions du présent article s'appliquent également aux autres matériels ferroviaires.

Article 5 **Autorité compétente**

1. En ce qui concerne la compétence de l'autorité, le § 1 renvoie en principe au droit applicable dans l'Etat partie respectif, lequel englobe, dans le cas des Etats membres de la CE, le droit communautaire pertinent. Néanmoins, conformément au § 4, certaines exigences s'appliquent aux autorités compétentes et aux « organismes reconnus aptes » mandatés par ces autorités. Seule l'autorité compétente peut délivrer des certificats d'exploitation et des certificats de type de conception.
2. Le § 2 n'empêche pas l'autorité compétente en vertu du § 1, de transférer en tout ou partie sa compétence en matière d'évaluation de la conformité à des organismes reconnus aptes en vertu du § 3, à l'exclusion des entités suivantes :
 - entreprises de transport ferroviaire (EF),
 - gestionnaires d'infrastructure (GI),
 - détenteurs,
 - entités chargées de la maintenance (ECM),
 - concepteurs participant directement ou indirectement à la fabrication ou à la maintenance de matériel ferroviaire, ou
 - filiales de l'une des entités susmentionnées.

Les organismes énumérés sont essentiellement les mêmes que ceux qui sont habilités, conformément à l'article 10, § 2, à soumettre des demandes de délivrance de certificat technique.

Le terme « en partie » indique qu'un « organisme apte » peut être mandaté uniquement pour une compétence technique spécifique, par exemple une PTU/STI spécifique.

3. Le § 2 permet à un Etat partie de mandater des « organismes aptes » ayant leur siège sur son territoire. Ceux-ci peuvent exécuter des tâches équivalentes à celles des organismes notifiés de la CE. L'article 6, § 1 garantit que l'autorité d'homologation de tous les Etats parties et les autres « organismes aptes » acceptent les évaluations de la conformité aux PTU effectuées par un « organisme apte ». Le § 3 contient les conditions détaillées applicables aux organismes reconnus

aptes, telles que définies à partir des dispositions applicables dans la CE, notamment en ce qui concerne leur organisation, leur personnel, leurs méthodes de travail, leurs capacités, leur indépendance et leur discrétion.

4. Le § 5 stipule que le Secrétaire général doit être avisé des organismes responsables des évaluations, certifications et admissions et qu'il doit publier ces informations dans une liste qui doit être tenue à jour.
5. Le § 6 stipule que les Etats parties « supervisent en permanence » (contrôlent en continu) les organismes mentionnés au § 2. S'il est établi qu'ils ne remplissent pas les exigences telles que définies au § 3, leur compétence doit leur être retirée, et le Secrétaire général en être avisé en conséquence.
6. Le § 7 traite de la procédure applicable dans les cas où un Etat partie est parvenu à la conclusion qu'une autorité ou un organisme, dont un autre Etat partie est responsable, ne remplit pas les exigences telles que définies au § 3. De tels cas doivent être soumis à la CET, qui est tenue de prendre certaines mesures.

Article 6 **Validité des certificats techniques**

1. Le § 1 prescrit à titre de règle générale que les certificats techniques délivrés par une autorité compétente (article 5) dans un Etat partie sont valides dans tous les autres Etats parties. Néanmoins, l'utilisation de ces certificats pour certains véhicules ou types de construction (§ 5) est soumise aux conditions suivantes.
2. Le § 2 dispose que l'entreprise ferroviaire (EF) exploitant un véhicule doit veiller à ce que le véhicule soit compatible avec l'infrastructure à utiliser.
3. L'admission à l'exploitation d'un véhicule en conformité avec l'ensemble des PTU applicables est valide dans tous les autres Etats parties si lesdites PTU couvrent l'ensemble des exigences essentielles et ne contiennent aucun point ouvert concernant la compatibilité avec l'infrastructure et si le véhicule n'est pas soumis à un cas spécifique ou à des dérogations.
4. Pour les véhicules ne remplissant pas les conditions énoncées au § 3, le demandeur doit remplir

les conditions énoncées au § 4 pour l'admission à l'exploitation complémentaire. Ces conditions sont fixées par les autorités compétentes respectives des Etats parties dans lesquels l'admission doit être demandée, conformément aux spécifications techniques nationales notifiées applicables dans ces Etats. Ces conditions peuvent englober l'analyse de risque et/ou des tests additionnels, la duplication et la répétition devant être en l'occurrence évitées et le tableau d'équivalence pris en compte ; qui plus est, les spécifications techniques nationales concernant des points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure, ne sont pas à vérifier avant la délivrance de l'admission à l'exploitation puisque ces points ont été nécessairement vérifiés lors de l'admission du véhicule par le premier Etat partie conformément aux exigences nationales de cet Etat, et que ces exigences font l'objet d'une acceptation croisée. Ces principes sont identiques à ceux de la directive sur l'interopérabilité.

5. Le certificat d'exploitation délivré pour un véhicule ne confère pas à son détenteur les droits d'exploiter des trains ou autres droits. Lorsque le véhicule est intégré dans un train, le droit relatif à l'utilisation de l'infrastructure doit être respecté, y compris, s'ils sont applicables, les dispositions de l'Appendice E (CUI) sur la responsabilité et l'assurance et le droit de l'Etat dans lequel le transporteur exerce son activité de transporteur. Si ce droit est celui de la CE ou un droit national correspondant, les conditions pertinentes, notamment les exigences en matière de licence, de certificats de la sécurité, doivent être remplies et la souscription d'une assurance de responsabilité être requise pour le véhicule.

Article 6a

Reconnaissance de la documentation procédurale

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

Les présentes dispositions ont pour but d'exclure toute duplication et répétition administratives, notamment en ce qui concerne les évaluations et tests techniques.

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

1. Le § 1 dispose que les véhicules admis à circuler en trafic international doivent respecter les PTU, et, s'ils transportent (sont destinés à transporter) des marchandises dangereuses, le RID.

2. Dans le cas où il n'existe aucune PTU applicable pour un sous-système, c'est-à-dire si les exigences essentielles n'ont pas (encore) été transposées dans une PTU, le § 2 précise que les spécifications techniques applicables sont les spécifications nationales en vigueur, conformément à l'article 12 des APTU, dans l'Etat dans lequel le véhicule doit être admis.
3. Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou s'il existe un cas spécifique ou un point ouvert relatif à la compatibilité du véhicule avec l'infrastructure, les spécifications techniques nationales applicables à ces matières doivent être également remplies. Dans ce cas, il convient de garder à l'esprit que le tableau d'équivalence doit être appliqué et que les spécifications techniques nationales concernant les points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure ne peuvent être vérifiées que par l'Etat partie ayant effectué le premier l'admission.

Article 7a

Dérogations

Le présent article charge la CET de décider de règles nécessaires pour les dérogations et méthodes d'évaluation afférentes.

Article 8

Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

1. Le § 1 précise que les dispositions des PTU et du RID qui s'appliquent à l'infrastructure doivent être respectées.
2. Le § 2 confirme ce qui est précisé à l'article 4, § 3.
3. Le § 3 dispose que les règles relatives aux cas non couverts ou insuffisamment couverts par les PTU et aux dérogations s'appliquent aussi par analogie au domaine de l'infrastructure ferroviaire.
4. L'application des PTU à l'infrastructure existante est traitée à l'article 8 des APTU.

Article 9 *
Prescriptions d'exploitation

L'article 33, §§ 2 et 4, lettre g) de la Convention dispose que l'Assemblée générale peut seule décider d'une modification du présent article, et non la Commission de révision.

Article 10
Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

1. Le § 1 dispose que des certificats techniques peuvent être délivrés pour des types de construction ou pour des véhicules individuels.
2. Le § 2 contient la liste exhaustive des personnes habilitées à faire une demande. Celles-ci correspondent dans une large mesure aux personnes auxquelles il est interdit de transférer une compétence de prise de décision en vertu de l'article Article 5, § 2.
3. Le § 3 précise que la demande peut être faite à l'autorité compétente (article 5) dans n'importe quel Etat partie, c'est-à-dire sans lien géographique.
4. Le § 4 concerne les certificats techniques relatifs aux véhicules qui, par suite de leur degré de conformité limité, nécessitent des admissions complémentaires conformément à l'article 6, § 4. Le champ d'application demandé doit être décrit précisément. Si des admissions/évaluations de plusieurs autorités compétentes sont par la suite nécessaires, celles-ci doivent se coordonner afin d'accélérer le processus d'admission et de réduire au minimum les coûts supportés par le demandeur.
5. Le § 5 dispose que les admissions ne peuvent être effectuées aux fins de profit et que l'ensemble des frais associés à la procédure d'admission doivent être supportés par le demandeur. Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique, subsidiairement, qu'au droit national de l'Etat dans lequel l'admission est délivrée.
6. Le § 5, lettre a) précise que toutes les procédures concernant les admissions/évaluations techniques ne doivent pas être discriminatoires.
7. Le § 6 fixe les exigences concernant les documents de demande. Ceux-ci doivent comprendre dans tous les cas la documentation technique et la documentation relative à l'entretien, et préciser les caractéristiques du véhicule d'une façon suffisante pour que l'ensemble des informations requises par l'organisme d'évaluation soient fournies.
8. Le § 7 dispose que les évaluateurs doivent consigner le contenu et les résultats des évaluations dans un rapport d'évaluation.
9. Dans l'admission (simplifiée) de véhicules où une admission de type de construction est déjà disponible, le § 8 stipule que le demandeur doit joindre à sa demande le certificat de type de conception et démontrer d'une façon appropriée que les véhicules à admettre correspondent au type de construction.
10. La première phrase du § 9 précise qu'en principe, les certificats techniques doivent être octroyés pour une durée illimitée, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils peuvent être utilisés pour une durée illimitée. La deuxième phrase rappelle aux utilisateurs que le champ d'application du certificat peut être limité, bien que ce ne soit pas à la discrétion de l'organisme qui le délivre, mais que cela dépende des conditions particulières.
11. Le § 10 concerne la poursuite de l'utilisation d'admissions techniques de type de construction lorsque les dispositions relatives à la délivrance de ces admissions ont été modifiées (article 7). L'Etat partie dans lequel l'admission de type de construction a été délivrée et les Etats dans lesquels l'admission peut être utilisée doivent délibérer sur ce point ou, si nécessaire, délivrer une nouvelle admission. Même s'il est décidé que l'admission doit être à nouveau délivrée, les seules vérifications à effectuer portent sur la conformité du type de construction avec les dispositions modifiées, les admissions à circuler demeurant valides.
12. Le § 11 concerne la poursuite de l'utilisation de l'admission à circuler et aussi, conformément au § 12, d'autres certificats, lorsque les véhicules sont renouvelés ou réaménagés. Des projets convenablement documentés doivent être soumis à l'Etat partie. Celui-ci doit impliquer la CET si, lors de la délivrance de la nouvelle admission, la pleine conformité avec les PTU applicables n'est pas établie.

Article 10a**Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques**

1. Le § 1 traite de la procédure applicable au retrait et à la suspension de certificats techniques à l'échelle internationale.
2. Les dispositions relatives au retrait de l'admission à l'exploitation qui, conformément au § 6, s'appliquent également par analogie à l'admission de type de construction, figurent aux §§ 2, 3 et 5, et celles concernant la suspension (de la validité/ utilisation) de ces certificats, au § 4.
3. Les raisons d'une suspension obligatoire sont :
 - la maintenance technique insuffisante du véhicule (inspections, entretien, etc.),
 - le défaut de présentation du véhicule présentant une avarie grave, et
 - le non-respect des dispositions des ATMF, des PTU ou des spécifications nationales sur lesquelles l'homologation est fondée.
4. Les raisons d'une suspension facultative sont :
 - le non-respect des spécifications techniques applicables en vertu des PTU, etc.
 - dans certains cas, le défaut de correction des lacunes causant la non-conformité, et
 - le non-respect des conditions imposées en matière d'homologation limitée.
5. Le § 3 dispose que l'organisme ayant octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut seul le retirer (contrairement à la suspension).

Article 10b**Règles relatives aux évaluations et procédures**

1. Le § 1 autorise la CET à adopter des règles obligatoires concernant les évaluations et les règles procédurales relatives à l'admission technique.
2. S'il existe des règles supplémentaires au sein des Etats parties ou au niveau communautaire, le § 2 stipule qu'elles doivent être notifiées au Secrétaire général de sorte que la CET puisse les examiner et qu'elles puissent être publiées.

Article 11**Certificats techniques et déclarations**

1. Le § 1 dispose que des certificats distincts doivent toujours être délivrés pour le certificat de type de conception et le certificat d'exploitation, alors que le § 4 dispose qu'un seul certificat d'exploitation peut être délivré pour plusieurs véhicules de même type de construction.
2. Les détails relatifs au contenu des deux certificats figurent aux §§ 2 et 3.
3. Le contenu de la documentation technique et de la documentation d'entretien doit correspondre aux PTU.
4. Un certificat doit être élaboré dans l'une des langues de travail de l'OTIF (actuellement l'allemand, le français et l'anglais), et être disponible au format papier.
5. Les §§ 7 à 9 prescrivent que, lorsque le droit à disposer du véhicule change de main, les certificats initialement délivrés au demandeur doivent être transférés.

Article 12**Modèles uniformes**

Les modèles uniformes obligatoires des certificats, déclarations et rapports d'évaluation spécifiés dans les ATMF doivent être élaborés et adoptés par la CET. La CET peut également reconnaître l'équivalence d'autres modèles existants, pour peu qu'ils contiennent au minimum les mêmes informations.

Article 13**Registres**

1. Le présent article sert de base légale à une banque de données internationale contenant des registres de véhicules ferroviaires admis (véhicules individuels ou types de construction) (§ 1) et d'autorités compétentes chargées des homologations (§ 2). La CET peut inclure d'autres informations dans cette banque de données (§ 3).
2. La CET doit décider des détails suivants (§ 4) tout en prenant en considération les structures existant déjà dans les Etats parties (registres nationaux de véhicules ou NVR) ou dans la CE (ERA) (§ 5) :

- a) architecture technico-fonctionnelle de la banque de données,
 - b) date et manière dont les données requises doivent être fournies,
 - c) droits d'accès,
 - d) structure de la banque de données et
 - e) autres dispositions d'ordre administratif et organisationnel.
3. La banque de données peut être basée sur des registres électroniques décentralisés des Etats parties, y compris les registres nationaux de véhicules (RNV), mais les informations doivent pouvoir être récupérées via un moteur de recherche central ; la banque de données et ses règles de fonctionnement doivent être coordonnées avec les Registres nationaux de véhicules créés par les Etats membres de l'UE en vertu de la décision 2007/756/CE de la Commission.
4. En outre, le § 7 donne à la CET le droit de facturer les utilisateurs de la banque de données. En revanche, la fourniture et la rectification des données sont gratuites.
5. Certaines informations importantes telles que par exemple le changement de détenteur, les retraits du service ou les immobilisations doivent être notifiées au Secrétaire général sans délai.
6. L'enregistrement des données dans la banque de données a des conséquences en ce qui concerne l'administration de la preuve (§ 6).

Article 14 **Inscriptions et signes**

- 1. L'admission de véhicules ferroviaires à l'exploitation doit être démontrée en apposant un signe sur les véhicules (§ 1, lettre a). Ce signe est décidé par la CET.
- 2. Les véhicules doivent aussi porter l'élément suivant : un code alphanumérique (« numéro du véhicule ») utilisé pour identifier clairement le véhicule, qui a été attribué par l'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation et qui doit inclure le code du pays du premier Etat ayant délivré l'admission et autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU (§ 1, lettre b)).

- 3. L'autorité octroyant l'admission à l'exploitation doit veiller à ce que les signes et inscriptions soient marqués sur le véhicule et à ce que le numéro du véhicule soit enregistré dans les RNV (article 13).
- 4. Le § 2 dispose que la CET doit adopter des règles transitoires pour les véhicules déjà en service.

Article 15 **Maintenance**

- 1. Le § 1 fixe les objectifs et éléments de la maintenance.
- 2. Le § 2 dispose qu'il incombe à un organisme dûment mandaté (Entité Chargée de la Maintenance ou ECM), qui doit être enregistré dans la banque de données, d'organiser la maintenance de chaque véhicule. Un tel organisme est également requis en vertu du droit communautaire (voir article 14a de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer).
- 3. Les §§ 3 à 5 contiennent des dispositions concernant non seulement l'interaction entre l'ECM et les exploitants ferroviaires, mais aussi le fichier de relevé de maintenance et la possibilité de spécifier d'autres détails dans les Annexes aux ATMF.
- 4. Le § 4 dispose que l'ECM doit, pour chaque véhicule pour lequel il est enregistré en tant qu'ECM, constituer et tenir à jour un fichier de relevé de maintenance contenant les informations requises, conformément au § 3, pour ce véhicule. Ces informations concernent le véhicule proprement dit ainsi que toute citerne et tout équipement nécessitant des inspections et des tests. Ce fichier de relevé de maintenance doit être mis à la disposition des autorités compétentes en vue des inspections et enquêtes ordinaires à effectuer lorsque le véhicule est impliqué dans des incidents ou accidents.
- 5. Le § 5 dispose que la CET peut adopter des directives et réglementations concernant des ateliers de maintenance et les inclure dans l'Annexe aux ATMF.

Article 16 **Incidents, accidents et avaries graves**

- 1. Le § 1 dispose que, en cas d'incidents, d'accidents et d'avaries graves, l'ensemble des parties

impliquées, notamment les GI, détenteurs, ECM et EF, sont tenus

- de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique et
 - d'établir les causes.
2. Le § 1a complète le § 1 avec pour effet que les mesures prévues doivent être coordonnées, en premier lieu par le GI, et que les enquêtes prévues ainsi que toutes les enquêtes mandatées par l'Etat concerné, quelles qu'elles soient, doivent être considérées comme étant indépendantes les unes des autres.
 3. Le § 2 dit qu'une avarie est réputée « grave » si sa réparation prend au moins soixante-douze heures ou coûte au minimum 0,18 million de DTS. Le DTS est la monnaie du Fonds monétaire international (FMI) laquelle, conformément à l'article 9 de la Convention, est l'unité de compte prévue dans ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,10 € (juillet 2009). Le § 5 dispose que la CET peut modifier le montant minimal figurant au § 2.
 4. Le § 3 recèle l'obligation (qui, au sens du § 1a, concerne principalement le GI) de notifier à l'autorité ou à l'organisme (article 5) ayant admis le véhicule à la circulation, tout incident, accident ou avarie grave. Cette autorité ou organisme peut exiger que le véhicule avarié lui soit présenté, le cas échéant déjà réparé, en vue de contrôler la validité de l'admission à l'exploitation et de décider si la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.
 5. Le § 4 traite de l'évaluation des accidents et des questions consécutives posées en vue de faire évoluer les prescriptions de construction et d'exploitation des PTU ainsi que les mesures concernant les certificats techniques affectés par ceci. La CET a un rôle clé en la matière.

Article 17

Immobilisation et refus de véhicules

1. Sous réserve des exceptions prévues aux §§ 2 et 3, le § 1 pose à titre de règle générale que les véhicules ferroviaires remplissant toutes les exigences qui leur sont applicables ne peuvent ni être immobilisés, ni refusés.

2. Le § 2 précise que les autorités (et leurs organismes) habilités à inspecter les véhicules peuvent immobiliser un véhicule en cas de présomption de non-respect des exigences, bien que l'examen visant à établir la certitude doive être effectué aussi rapidement que possible, et dans tous les cas dans les vingt-quatre heures.
3. Le § 3 traite des ordres d'immobilisations ou de refus, qui sont dans tous les cas autorisés, lorsque des questions n'ont pas été résolues entre les Etats parties concernant la qualification d'une autorité compétente (article 5, § 7) et les conséquences découlant des résultats de l'évaluation d'un accident (article 16, § 4).

Article 18

Non-respect des prescriptions

Indépendamment des conséquences prévues à l'article 10a concernant les certificats techniques, il est renvoyé, en ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions, au droit national (y compris les règles relatives aux conflits de lois), c'est-à-dire

- au droit de l'Etat partie dans lequel le GI exerce son activité, pour les conséquences civiles et pénales relatives à l'infrastructure, et
- dans tous les autres cas, au droit de l'Etat partie dont l'autorité compétente (article 5) a délivré la première admission à l'exploitation.

Article 19

Dispositions transitoires

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les véhicules suivants qui ne remplissent pas les exigences de l'article 3, § 1 peuvent continuer à être utilisés, à condition qu'ils existent déjà au moment où cet article entre en vigueur, et jusqu'à ce qu'ils soient renouvelés/réaménagés (§ 3) :
 - véhicules marqués « RIC » ou « RIV » dans les conditions fixées aux §§ 2, 4 et 5,
 - véhicules ne comportant pas un tel marquage, mais possédant une homologation et un marquage conformes aux accords conclus entre deux Etats parties ou plus de deux Etats parties, notifiés à l'OTIF, dans les conditions fixées aux §§ 2, lettre a), 4 et 5, et

- autres véhicules sur la base d'une admission à l'exploitation complémentaire qui doit être demandée à une autorité compétente, dans les conditions fixées au § 6.
3. La Section 21.1 du RIV 2004 restreint le marquage RIV au cas où le wagon est homologué par l'autorité compétente conformément aux règles en vigueur (à la date et au lieu où se fait l'homologation) et est conforme à l'« Unité Technique » (TU) et aux normes UIC. La Section 31 contient des dispositions concernant la maintenance (révision). Des dispositions similaires figurent dans le RIC.
 4. L'homologation octroyée par une entreprise ferroviaire, qui est partie contractante au RIV ou au RIC, est considérée comme une homologation octroyée par l'Etat, lorsque, au moment où l'entreprise ferroviaire a homologué les véhicules, il n'existait aucune autre autorité ayant la compétence d'homologuer ces véhicules.
 5. Si des décisions futures prises par la CET requièrent d'autres dispositions transitoires, la CET pourra les adopter elle-même conformément au § 7, c'est-à-dire sans que la Commission de révision ait à faire un ajout à l'article 19.

Article 20 Différends

Il existe différentes phases pour le règlement des différends entre les Etats parties au sujet de questions relatives à l'application des ATMF :

- la négociation directe,
- la soumission à la CET et
- l'arbitrage conformément à la COTIF, dans les conditions de son Titre V.

L'arbitrage est une option, non une obligation.

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3327/2010, p. 444/445 – CMR. Des risques très particuliers (M. Tilche)

Idem, n° 3328/2010, p. 456/457 – Faute inexcusable. Interprétation anticipée (M. Tilche); p. 463/464, 466/467

Idem, n° 3331/2010, p. 506 – Lettre de voiture. Place du commissionnaire ; p. 508/509 – Assurance. Sort des « immatériels » (M. Tilche)

Idem, n° 3333/2010, p. 536/537 – Transport international. Sort des droits et frais (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, édition/Ausgabe/edition 4/2010

Cour de justice de l'Union européenne – Jurisprudence : http://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/ - Arrêt du 4 mai 2010 C-533/08 ¹

International Transport Journal (ITJ), (swissprofessionalmediaAG), JTI/ITZ home http://www.transportjournal.com/index.php?id=489&no_cache=1&L=0; 19.04.2010 - Transportrecht in Osteuropa (E. Boecker) http://www.transportjournal.com/index.php?id=489&no_cache=1&tx_ttnews%5Bpointer%5D=3&tx_ttnews%5Btt_news%5D=18160&tx_ttnews%5BbackPid%5D=441&cHash=bdc1c0e2415e295cf6081ed50a1377c6

RailwayPRO, the railway business magazine, Bucharest, No. 8/2010, p. 23 - CIM/SMGS consignment note simplified cross-border procedures (E. Ilie) <http://www.railwaypro.com/wp/?p=2442>

Social Science Research Network, Working Paper Series http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1133002, The use of the „Disconnection clause” in International Treaties: What does it tell us about the EC/EU as an Actor in the Sphere of Public International Law? (M. Smrkolj);

http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1632433, Disconnection clause: An Inevitable Symptom of Regionalism? (K. Dawar), working paper N° 2010/11, Society of International Economic Law, Second Biennial Global Conference, the University of Barcelona, 8-10.7.2010

¹ L'arrêt en question fait référence à l'article 31, par. 2 et 3 CMR (c'est-à-dire à la règle de litispendance et à la règle relative à la force exécutoire). Pour les dispositions parallèles, se reporter à l'article 46, § 2 CIM et à l'article 12, § 1 COTIF. Cet arrêt dispose que l'application de conventions particulières déjà en vigueur est envisageable si les principes de la coopération judiciaire en matière civile et commerciale au sein de l'UE ne sont pas remis en cause (et si cela ne conduit pas à des résultats qui seraient moins favorables à la réalisation du bon fonctionnement du marché intérieur). La Cour de justice de l'UE n'est cependant pas compétente pour interpréter ces dispositions.

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2010, S. 321 -327 – Wo endet die « Luft » im Sinne des Montrealer Übereinkommens? (G. Kirchhof); S. 327-337 – Der multimodale Transport – eine Bestandsaufnahme (K.H. Drews)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 5/2010, S. 33-38 – Benutzung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr CIM/SMGS: Sachstand und Zukunftsperspektiven (J.-P. Lehman, E. Evtimov)

Transport des marchandises dangereuses

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

37^e session

Genève, 21-30 juin 2010

La 37^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU s'est tenue du 21 au 30 juin 2010 sous la présidence de Monsieur C. Pfauvadel (France). Vingt-trois États et trente-deux organisations non gouvernementales étaient représentés. Il s'agissait de la troisième session de la biennale 2009/2010 dont les décisions, dans le cadre de l'harmonisation, seront reprises dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN.

La Suisse qui, jusque-là, avait déjà participé activement aux travaux du Sous-Comité d'experts de l'ONU en qualité d'observateur, a été élue membre à part entière peu avant la session du Conseil économique et social des Nations unies.

Nouvelle rubrique pour la farine de krill

Le krill est un invertébré similaire à la langouste, qui est de plus en plus utilisé pour la fabrication de denrées alimentaires en raison de ses acides gras Omega-3. Le volume annuel de farine de krill transporté à l'échelle mondiale représente 200 000 tonnes. La Norvège a proposé d'introduire une nouvelle rubrique (No ONU 3497) car le No ONU 1374 Farine de poisson ne peut pas être employé. En effet, la farine de krill a des propriétés différentes. Cette proposition a été adoptée.

No ONU 1792 Monochlorure d'iode

Le Secrétariat avait attiré l'attention sur le fait que le No ONU 1792 Monochlorure d'iode était considéré comme une matière solide dans le Règlement type de l'ONU, alors qu'il était considéré comme une matière liquide dans le RID/ADR/ADN. S'appuyant sur les données disponibles, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a décidé d'ajouter le terme « solide » à la désignation officielle de transport du No ONU 1792, et de prévoir, pour la matière liquide, le nouveau No ONU 3498.

Produits chimiques sous pression

Différents pays commercialisent des produits chimiques mis sous pression, qui sont contenus dans des bouteilles à gaz. Il s'agit en l'occurrence de matières liquides ou solides (adhésifs, enduits ou détergents) contenues dans des récipients à pression, qui sont amenées, conjointement à un gaz ou à un mélange gazeux, à une pression suffisante à leur expulsion.



De nos jours, ces produits sont classés parmi les gaz liquéfiés de la classe 2 bien qu'il s'agisse plutôt de la combinaison d'un gaz propulseur et d'un composant liquide ou solide. Étant donné que ces produits ne sont pas mis dans des générateurs d'aérosols et que les récipients à pression employés excèdent les volumes limites prévus pour les générateurs d'aérosols, le Conseil international des associations chimiques (ICCA) avait déjà proposé, lors de la dernière session du Sous-Comité d'experts de l'ONU, de prévoir de nouveaux Nos ONU pour ces produits chimiques.

Les propositions d'amendement de l'ICCA, remaniées par un groupe de travail ad hoc informel, qui prévoient six nouveaux Nos ONU (3500 à 3505), une disposition spéciale explicative et une nouvelle instruction d'emballage, ont été adoptées par le Sous-Comité d'experts de l'ONU.

Carburants contenus dans des machines ou des matériels

L'exemption figurant au 1.1.3.1 b) du RID/ADR prévoit que les prescriptions du RID/ADR ne s'appliquent pas aux transports de machines ou de matériels non spécifiés comportant des marchandises dangereuses dans leur structure interne ou leur circuit de fonctionnement, à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu. Cette clause d'exemption a déjà été appliquée dans le passé par différents transporteurs, par exemple pour le transport de générateurs, qui peuvent parfois contenir jusqu'à 3 000 litres de carburant, sans qu'aucune disposition du RID/ADR ne soit appliquée.



Suite à la proposition du Royaume-Uni, les différentes rubriques relatives aux carburants sont associées à une disposition spéciale, qui reprend les dispositions à prendre en compte pour les réservoirs de matériels ou de machines. Un renvoi à cette nouvelle disposition a été également introduit dans la disposition spéciale 301, qui est associée à la rubrique ONU 3363 Marchandises dangereuses contenues dans des machines ou des appareils et qui stipule que les marchandises dangereuses contenues ne doivent pas excéder les quantités limites fixées dans la colonne (7a) du tableau A.

Lors de la prochaine session, il conviendra cependant de revenir une fois de plus sur la question de l'étiquetage des moyens de rétention d'une contenance inférieure à 450 litres et d'examiner si le No ONU 1170 Éthanol doit être également inclus dans la liste des carburants concernés.

Emballages pour aérosols

Le représentant de la Fédération européenne des aérosols (FEA) avait constaté que la disposition spéciale d'emballage PP 17 de l'instruction d'emballage P 003 applicable aux générateurs d'aérosols prévoyait une limitation de masse de 55 kg, lorsqu'il s'agissait d'emballages en carton, et de 125 kg, pour les autres emballages, alors que les limitations en trafic aérien étaient de 75 kg pour les avions transportant des passagers et de 155 kg pour les avions transportant du fret, à condition toutefois qu'il s'agisse d'emballages homologués. Pour l'emballage des générateurs d'aérosols, il est toutefois possible, à partir d'une masse nette de 400 kg ou d'une contenance de 450 litres, d'utiliser des grands emballages conformément à l'instruction d'emballage LP 02.

Pour combler le vide existant entre l'instruction d'emballage P 003 et l'instruction relative à l'utilisation des grands emballages LP 02, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition de la FEA d'inclure une nouvelle instruction d'emballage P 207, valable uniquement pour les générateurs d'aérosols, qui autorise, d'une part, l'utilisation de fûts et de caisses sans limitation de masse, pour autant que ceux-ci soient homologués et satisfassent aux exigences posées pour le groupe d'emballage II, et qui, d'autre part, maintienne les limitations de quantité, en vigueur jusque-là, pour les emballages non homologués. Il a cependant été également précisé que les grands emballages ne doivent satisfaire qu'aux exigences d'épreuve relatives au groupe d'emballage III.

Supercondensateurs

Les supercondensateurs sont des accumulateurs d'énergie électrique qui remplacent de façon croissante les accumulateurs en raison de leur grande fiabilité et de leur longue durée de vie. Ils conviennent notamment pour des applications exigeant un chargement et une libération d'énergie rapides.



Exemples de supercondensateurs d'une capacité comprise entre 650 et 3 000 farads.



Exemple de module de supercondensateur d'une capacité de 500 farads et d'une tension de 16 V

L'association Kilo Farad International (kFI) a proposé de prévoir des mesures relatives aux supercondensateurs dans les règlements relatifs aux marchandises dangereuses afin d'éviter les courts-circuits, de définir des règles de transport appropriées, d'introduire une restriction concernant la taille limite en-deçà de laquelle il n'est pas nécessaire d'appliquer les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses et de fixer des prescriptions pour les supercondensateurs contenus dans des matériels.

kFI avait proposé à ce sujet différentes options : utilisation du No ONU 3363 Marchandises dangereuses contenues dans des machines ou des appareils, refonte de la disposition spéciale 301 applicable au No ONU 3363 ou introduction d'un nouveau No ONU (UN 3499) pour les supercondensateurs, solution qui a été finalement retenue par le Sous-Comité d'experts de l'ONU.

Après en avoir discuté, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a par ailleurs décidé de fixer à 10 Wh la valeur limite de la capacité de stockage d'énergie à partir de laquelle le Règlement sur les marchandises dangereuses doit être appliqué. L'épreuve de chute devait être réalisée en tant qu'épreuve sur modèle type sur des condensateurs non emballés, et non sur des condensateurs tels qu'emballés en vue d'un transport. Indépendamment du fait que, dans le cas des condensateurs, la tension est généralement exprimée en volt et la capacité en farad, et qu'il est aisé, à partir de ces valeurs, en appliquant une formule, de déterminer la capacité de stockage d'énergie, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a dit qu'il était favorable à l'indication directe de la capacité en watt-heure sur le condensateur.

Utilisation d'emballages en métal autre que l'acier ou l'aluminium

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'Italie visant à autoriser, dans toutes les instructions d'emballage autorisant l'utilisation d'em-

ballages en acier ou en aluminium, des emballages réalisés à partir d'autres métaux. Les instructions d'emballage générales P 001 et P 002 autorisant déjà d'autres métaux, il n'y avait aucune raison pour que cela ne soit pas possible dans les instructions d'emballage spécifiques. Le titane, en particulier, se caractérise par de meilleures propriétés mécaniques et n'est pas non plus magnétique, ce qui est très important, notamment pour les applications militaires. En revanche, l'instruction d'emballage P 010 ne sera pas modifiée car les chlorosilanes, dont il est question dans cette instruction, peuvent corroder au contact d'autres métaux que l'acier.

Le groupe de travail sur les matières explosives est également intervenu pour dire, en relation avec ce qui précède, que l'utilisation d'emballages intérieurs ou intermédiaires en bois n'est pas autorisée dans toutes les instructions d'emballage relatives aux matières explosives. Ces instructions d'emballage ont été révisées en conséquence.

Révision de différentes instructions d'emballage

Il a été constaté que, dans certaines instructions d'emballage, il est uniquement exigé que les emballages satisfassent aux niveaux d'épreuve des groupes d'emballage II ou III. On pourrait en déduire que les emballages satisfaisant ces exigences peuvent être utilisés sans marque d'emballage ONU. Par ailleurs, la conséquence de cette imprécision est qu'on pourrait utiliser des sacs comme emballages extérieurs.

Les représentants de la Suède, du Royaume-Uni et de l'IAITA avaient entrepris de réviser et de clarifier les instructions d'emballage spécifiques en ce qui concerne ce point. Désormais, il devrait notamment être spécifié, dans les différentes instructions d'emballage, quels sont, très exactement, les types d'emballages autorisés.

Indication de la charge de gerbage sur les grands emballages

Les grands emballages qui sont conçus pour le gerbage doivent subir une épreuve de gerbage selon le 6.6.5.3.3 (épreuve sur modèle type). Conformément au 6.6.3.1 g), la charge appliquée lors de l'épreuve de gerbage doit être indiquée en kg sur ces grands emballages. Pour s'aligner sur les dispositions applicables aux grands récipients de vrac (GRV), il est prévu d'indiquer, à l'avenir, sur les grands emballages, le symbole représentant la charge de gerbage maximale autorisée.

Réceptifs à pression de secours

Le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR/ADN comportent des dispositions relatives aux emballages de secours. Bien que les réceptifs à pression de secours puissent également rentrer dans cette catégorie telle que définie au 1.2.1, aucune disposition spécifique n'est prévue à leur sujet aux chapitres 4.1 et 6.2.

Il peut cependant arriver que des réceptifs à pression contenant des gaz ne soient plus en tous points conformes aux dispositions et doivent donc être transportés pour être vidés ou éliminés en toute sécurité. Cela peut être le cas après un accident ou dans des circonstances particulières, par exemple lorsque des bouteilles à gaz sont retrouvées dans des usines désaffectées et qu'il est impossible d'établir si elles ont été correctement entreposées et entretenues. Étant donné qu'on ne dispose pas toujours à proximité, voire même, parfois, dans le même pays, de déchetteries assurant l'élimination de certains gaz, il a été jugé nécessaire d'élaborer des dispositions internationales relatives au transport en emballages de secours.

Sur proposition de l'Allemagne, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a introduit une nouvelle définition ainsi que des dispositions relatives à l'utilisation et à la fabrication de réceptifs à pression de secours.

Engins de transport contenant des réfrigérants ou des conditionneurs

Pour transporter des marchandises sensibles à la température, qui ne sont pas forcément des marchandises dangereuses, on utilise parfois de la neige carbonique (dioxyde de carbone solide) comme réfrigérant. Pour les ouvriers qui ouvrent un conteneur, la neige carbonique peut représenter un risque similaire à celui que représentent les conteneurs sous fumigation, ce qui, dans le passé, a conduit à introduire le 5.5.2 RID/ADR/ADN.

Partant du principe, notamment dans les cas où la neige carbonique est mise en œuvre avec des marchandises non dangereuses, que les ouvriers concernés ne connaissent pas la réglementation en matière de marchandises dangereuses, on a jugé nécessaire, comme dans le cas des agents de fumigation, de résumer toutes les dispositions applicables dans un paragraphe pour pouvoir garantir une formation simple des personnes concernées.

Prochaine session

La 38^e session du Sous-Comité d'experts de l'ONU se tiendra du 29 novembre au 7 décembre 2010. Lors de cette session, les travaux sur la 17^e édition révisée des

Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses seront achevés. Les modifications recensées seront mises en œuvre au 1er janvier 2013, pour les transports terrestres européens, dans le cadre de l'harmonisation avec la 17^e édition des Recommandations de l'ONU.

(Traduction)

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 13-17 septembre 2010

La deuxième Réunion commune RID/ADR/ADN de la biennale 2010/2011 s'est tenu du 13 au 17 septembre 2010 à Genève. Vingt-trois États, la Commission européenne et le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que quatorze organisations non gouvernementales étaient représentés lors de cette session.

Citernes

Le traitement des documents touchant à des questions relatives aux citernes a été assuré par un groupe de travail sur les citernes qui a siégé en parallèle.

Transport de carbure de calcium en vrac

Le No ONU 1402 Carbure de calcium est une matière de la classe 4.3 qui est principalement utilisée pour la fabrication d'acier et de gaz acétylène. L'emploi de mélanges à base de carbure de calcium comme agents de désulfuration est nécessaire à la fabrication d'aciers de qualité.

Affectée uniquement au groupe d'emballage II avant la restructuration du RID/ADR, cette matière a été également affectée au groupe d'emballage I dans le cadre de la restructuration du RID/ADR. Les matières du groupe d'emballage II peuvent être transportées tant en citernes RID/ADR qu'en vrac, alors que pour le groupe d'emballage I, seul le transport en citernes mobiles est autorisé.

Les industriels ayant constaté récemment que la matière actuellement utilisée en premier lieu doit être affectée au groupe d'emballage I, on a compris qu'il fallait également abandonner le mode de transport en citernes RID/ADR ou en citernes de silo qui était pratiqué jusque-là. Le transport en citernes mobiles ne constituant pas une alternative puisque ce type de citerne ne comporte aucune ouverture par le bas nécessaire au vidage de cette matière pulvérulente, il a fallu trouver une solution temporaire pour continuer à la transporter dans des conditions tout à fait sûres. L'Allemagne, l'Autriche, le Conseil européen de l'industrie chimique

(CEFIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) avaient formulé des clauses correspondantes, que le groupe de travail sur les citernes a jugées suffisantes pour pouvoir transporter cette matière en toute sécurité. Ces clauses doivent être à présent transposées dans le cadre d'un accord multilatéral.

Il est prévu, pour résoudre le problème à moyen terme, d'affecter à cette matière un code-citerne autorisant son transport en citernes RID/ADR. Le transport en vrac en citernes de silo doit être en revanche abandonné. Il conviendra, lors d'une prochaine réunion, de définir un code-citerne approprié sur la base d'informations de fond complémentaires.

Examen des mesures transitoires concernant les citernes

Dans le passé, les mesures transitoires ont sans cesse donné matière à discussion pour la raison essentielle que les mesures transitoires plus anciennes sont parfois formulées de façon imprécise et qu'il n'est plus possible, dès lors qu'on les combine, en particulier, avec des mesures transitoires introduites ultérieurement, de dire avec précision de quelles dispositions on peut en fait déroger.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID s'était déjà penché sur la question lors de sa session de mai, mais avait décidé, en raison de l'impact sur les véhicules-citernes, d'impliquer également dans un premier temps le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune.

Le groupe de travail sur les citernes a approuvé les principes suivants énoncés dans le document de base de l'Allemagne :

- Toutes les citernes doivent satisfaire aux prescriptions du RID respectivement en vigueur actuellement.
- Il n'y a d'exception à cette règle que si des mesures transitoires le stipulent expressément. Ces mesures transitoires doivent être formulées de façon à indiquer clairement de quelles dispositions on peut respectivement déroger.
- Les nouvelles prescriptions, introduites ultérieurement dans le RID/ADR, s'appliquent également aux citernes qui sont soumises à ces mesures transitoires, à moins que ceci ne soit limité par des mesures transitoires particulières (cette manière de procéder a été déjà prise en compte ces dernières années dans les décisions de la Réunion commune).

Le groupe de travail sur les citernes poursuivra l'examen des mesures transitoires lors des prochaines sessions sur la base de décisions précédentes qui se sont traduites par l'introduction de prescriptions relatives aux citernes et de mesures transitoires correspondantes.

Mesures visées au 6.8.2.1.20

Le 6.8.2.1.19 ADR dispose que l'autorité compétente peut autoriser la diminution des épaisseurs minimales de paroi du réservoir si les citernes présentent une protection contre l'endommagement dû à un choc latéral ou à un renversement. Le 6.8.2.1.20 ADR énumère ces mesures de protection, mais d'autres mesures sont également possibles, pour peu qu'elles soient équivalentes. Le 6.8.2.6 précisant que l'application de la norme EN 13094:2008 est prescrite parallèlement pour les citernes construites après le 1^{er} janvier 2010 et que cette norme, outre les mesures énumérées au 6.8.2.1.20, mentionne d'autres mesures, la question s'est posée de savoir si des mesures équivalentes, qui ne figurent pas dans la norme, peuvent être appliquées sans difficulté.

La Réunion commune a approuvé l'interprétation du groupe de travail selon laquelle les mesures qui ne sont énumérées ni au 6.8.2.1.20 ni dans la norme EN 13094, ne peuvent être appliquées que si elles figurent, conformément au 6.8.2.7, dans un code technique national.

Propositions d'amendement au RID/ADR/ADN

Classification du carburant diesel, du gazole et de l'huile de chauffe légère de synthèse

Le Nota 2 du 2.2.3.1.1 RID/ADR stipule que le carburant diesel, le gazole et l'huile de chauffe légère dont le point d'éclair est compris entre 60 °C et 100 °C maximum, sont considérés comme des matières liquides inflammables, indépendamment des critères de la classe 3. Lors de la dernière Réunion commune, la Suède avait déjà posé la question de savoir si ce nota s'appliquait également aux carburants diesel obtenus par synthèse, dont le point d'éclair se situe dans cette même fourchette.

La Réunion commune a estimé que ni le libellé de la rubrique pour le No ONU 1202 ni le Nota 2 du 2.2.3.1.1 ne précisait le mode de production des carburants diesel et que, par conséquent, les produits obtenus par synthèse devaient être traités de la même façon que ceux obtenus par distillation du pétrole, dès lors que leur point d'éclair était compris entre 60 °C et 100 °C.

Afin d'éviter que le transport de carburant diesel obtenu par synthèse ne soit pas soumis au RID/ADR, la

Réunion commune a procédé à une clarification dans le Nota 2 du 2.2.3.1.1.

Transport du matériel médical contaminé

Les cabinets médicaux et les hôpitaux ont de plus en plus tendance à ne pas effectuer eux-mêmes la désinfection, le nettoyage ou la stérilisation de leurs instruments ou du matériel médical utilisés, mais à confier ces tâches à des prestataires de services externes.

Le risque émanant du matériel médical contaminé étant comparable à celui des déchets affectés au code déchet 18 01 04¹ visé dans le Catalogue européen des déchets, qui, conformément au Nota 2 du 2.2.62.1.11.2 ne sont pas soumis aux prescriptions du RID/ADR, l'Allemagne avait proposé que le transport de ce même matériel ne soit pas non plus soumis au RID/ADR quoiqu'il faille par ailleurs respecter des exigences minimales en matière d'emballage.

Cette proposition, qui avait été déjà discutée et remaniée en tenant compte de différents commentaires lors de la dernière Réunion commune, a été adoptée.

Sols et déchets de construction ou de démolition contaminés par des PCB

Lors de la dernière Réunion commune, la proposition de porter la concentration admissible de PCB de 1000 ppm (0,1 %) à 5 % dans la disposition spéciale VW 15/VV 15 applicable aux Nos ONU 2315 et 3151 (diphényles polychlorés liquides et diphényles et terphényles polyhalogénés liquides), a été rejetée car cela constituerait une dérogation aux dispositions relatives à l'élimination des déchets dangereux. On a cependant constaté que la répartition non homogène des diphényles et terphényles dans les déchets transportés ne facilitait pas la détermination de la concentration effective (voir Bulletin 1/2010, p. 13).

La Belgique a rappelé dans une nouvelle proposition que la disposition spéciale VW 15/VV 15 avait été introduite pour résoudre le problème de l'élimination de quantités relativement importantes de sol contaminé par des diphényles et terphényles polychlorés ou polyhalogénés (contamination due essentiellement à des

fuites à partir des installations électriques). En pareil cas, la concentration de contaminants sera très faible lorsqu'elle est calculée sur la quantité totale de sol à enlever, mais elle sera nettement plus élevée dans le sol situé sous la source de contamination. Un échantillon, prélevé au hasard pour déterminer la concentration de contaminants sous cette source, risque donc de fausser suffisamment le résultat pour empêcher l'application de la disposition spéciale VW 15/VV 15 en l'absence de véritables raisons de sécurité.

La Réunion commune a adopté la proposition de la Belgique de modifier la disposition spéciale VW 15/VV 15 de façon que la concentration moyenne admissible de diphényles et de terphényles ne puisse certes pas être supérieure à 1 000 mg/kg, mais qu'une concentration maximale de 10 000 mg/kg soit également autorisée ponctuellement.

Indication de codes d'action d'urgence sur les panneaux orange

Le Comité technique international de prévention et d'extinction du feu (CTIF) avait soumis à la Réunion commune une proposition d'indiquer sur les panneaux orange, outre le numéro d'identification du danger et le numéro ONU, des « codes d'action d'urgence », dont on pourrait déduire les premières mesures à prendre telles que les moyens d'extinction à employer, les vêtements de protection appropriés et les mesures d'évacuation. Une proposition similaire d'utiliser les codes HAZCHEM, en usage en Grande-Bretagne, à la place du numéro d'identification du danger, avait déjà été abondamment discutée au début des années quatre-vingt-dix par la Réunion commune et rejetée.

La Réunion commune a rejeté unanimement la nouvelle proposition du CTIF. Elle a estimé entre autres que la multiplication des codes sur le panneau orange pouvait être source de confusion. Il n'a pas non plus été jugé utile de prescrire de façon contraignante une première mesure d'urgence donnée, d'autant plus que les services d'intervention sont contraints d'agir, dans la majeure partie des cas, en fonction des circonstances spécifiques existant sur le lieu de l'accident et des moyens disponibles. Par ailleurs, les moyens de communication modernes permettraient, en indiquant le numéro ONU, d'obtenir bien plus rapidement et aisément les informations requises. Enfin, la Réunion commune a estimé que la mise en œuvre de la télématique, en cours d'examen par un groupe de travail informel, amènera des améliorations complémentaires.

¹ Déchets provenant des soins médicaux ou vétérinaires et/ou de la recherche associée – déchets provenant des maternités, du diagnostic, du traitement ou de la prévention des maladies de l'homme – déchets dont la collecte et l'élimination ne font pas l'objet de prescriptions particulières vis-à-vis des risques d'infection (par exemple pansements et plâtres, linge, vêtement à usage unique, couches).

Évaluation distincte de la conformité des récipients à pression

La version actuelle du 6.2.3.6.1 RID/ADR permet une évaluation distincte de la conformité des robinets de tous les types de récipients à pression. Contrairement à une bouteille à gaz rechargeable, une bouteille à gaz non rechargeable doit être munie d'un robinet non réutilisable, fixé à demeure sur la bouteille afin qu'il ne puisse pas être remplacé et que, de ce fait, la bouteille ne puisse être remplie de nouveau. C'est pourquoi une évaluation distincte de la conformité devrait être exclue pour les bouteilles à gaz non rechargeables.

Afin de tenir compte de cette restriction déjà prise en considération dans la nouvelle directive TPED, la Réunion commune a approuvé la modification du 6.2.3.6.1.

Échantillons d'épreuve pour l'épreuve de vibration des GRV

Le 6.5.6.3.3 du RID/ADR, qui a été repris du Règlement type de l'ONU, prescrit que pour prouver la compatibilité chimique de GRV en plastique rigide ou de GRV composites avec récipient intérieur en plastique avec les marchandises dangereuses, les échantillons de GRV doivent être soumis à un stockage préalable de six mois avec les matières de remplissage ou des matières équivalentes. Ensuite, ils doivent subir toutes les épreuves prévues au 6.5.6.3.7, y compris l'épreuve de vibration qui, comme l'épreuve de chute, peut être réalisée sur un autre GRV du même modèle.

Le RID/ADR prévoit toutefois au 6.5.6.3.5 une méthode alternative pour prouver la compatibilité chimique de GRV rigides en polyéthylène ou de GRV composites avec récipient intérieur en polyéthylène qui, conformément au 6.5.6.3.4 du Règlement type de l'ONU, est également autorisée. Dans cette méthode, le stockage préalable de six mois est remplacé par un stockage préalable de trois semaines avec le liquide de référence approprié. Après le stockage, les échantillons d'épreuve doivent subir une épreuve de levage par le bas, de levage par le haut, de gerbage, d'étanchéité, de pression interne hydraulique et de chute. Pour l'épreuve de vibration, ce stockage préalable n'est pas prescrit.

Le représentant de l'Association européenne des transformateurs de matières plastiques (EuPC) a proposé que le stockage préliminaire effectué préalablement à l'épreuve de vibration ne soit pas non plus requis lorsque la méthode du Règlement type de l'ONU, c'est-à-dire le stockage préalable de six mois avec le liquide de remplissage prévu pour le GRV, est appliquée.

La Réunion commune avait un avis partagé sur la question. Certaines délégations ont estimé que le stockage préalable devait être prescrit indépendamment de la méthode utilisée pour prouver la compatibilité chimique car, dans le cas contraire, l'équivalence de la méthode alternative par rapport à celle recommandée dans le Règlement type de l'ONU, ne pourrait être garantie. D'autres délégations ont fait observer que cette décision avait été prise en connaissance de cause et qu'il incombait aux parties contractantes de fixer le mode de vérification de la compatibilité chimique conformément aux 6.5.6.3.2 et 6.5.6.3.4 du Règlement type de l'ONU.

La Réunion commune est convenue de soumettre dans un premier temps au Sous-comité d'experts de l'ONU la question de savoir si l'échantillon d'épreuve de GRV prévu pour l'épreuve de vibration pouvait ne pas être soumis à un stockage préalable pour prouver la compatibilité chimique.

Inspections et épreuves périodiques sur les grands récipients pour vrac (GRV)

Le 6.5.1.1.3 RID/ADR prescrit que la construction, les équipements, les épreuves, le marquage et le service des GRV requièrent l'approbation de l'autorité compétente du pays dans lequel les GRV ont été agréés. Le 6.5.1.1.3 faisant partie intégrante des dispositions générales, il vaut également pour les inspections et épreuves périodiques visées au 6.5.4.4.

Alors que certaines délégations s'étaient dites opposées à une modification du 6.5.1.1.3 provenant du Règlement type de l'ONU, une majorité d'entre elles s'est par contre déclarée favorable à l'adjonction d'un nota faisant ressortir clairement que l'autorité compétente du pays d'agrément n'a pas à approuver les inspections et épreuves réalisées à l'étranger après la mise en service du GRV, mais que les inspections et épreuves qui y ont été réalisées doivent être conformes aux dispositions spécifiques de l'agrément de type.

Prochaine session

La prochaine Réunion commune poursuivra, dans la période du 21 au 25 mars 2011, les discussions en vue des modifications 2013 du RID/ADR/ADN.

(Traduction)

Thèmes du domaine technique/admission

« Travailler ensemble » à la promotion du chemin de fer ?

Expérience de la coopération
avec l'Agence ferroviaire européenne

1. Historique

En novembre 2005, la 7^{ème} Assemblée générale de l'OTIF avait pris la décision unanime d'incorporer, après les avoir convenablement adaptées, les réglementations de l'UE relatives à la numérotation des véhicules figurant à l'annexe P des Spécifications techniques d'interopérabilité OPE (Exploitation) dans les Appendices techniques de la COTIF (F et G) (Bulletin 4/2005, p. 53). Ces réglementations prévoyaient de créer, pour le code de détenteur de véhicule (VKM) défini dans les fiches UIC 438-1 à 438-4, un code à cinq lettres.

Lors de sa session inaugurale (4-6 juillet 2006), la Commission d'experts techniques avait chargé le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) de négocier dans les plus brefs délais une solution commune définissant un mode de gestion des codes de détenteur de véhicule garantissant leur unicité.

2. Solution retenue

En juillet 2007, le Secrétariat de l'OTIF et l'ERA se sont entendus pour constituer, ensemble, le « corpus central » visé à l'annexe P et publier, sur leur site Internet, une liste commune de VKM enregistrés. L'ERA était chargée d'enregistrer les détenteurs de véhicule ayant leur siège dans un État membre de l'UE ou de l'EEE, et l'OTIF ceux ayant leur siège dans les autres États membres, voire même (de façon volontaire) dans des États non membres de l'OTIF. Les lignes directrices pour l'enregistrement des codes de détenteur de véhicule (VKM), communes à l'ERA et à l'OTIF, décrivaient la procédure d'établissement et de gestion d'un registre commun mise en œuvre pour que l'ensemble des enregistrements (identiques) de détenteurs de véhicule ferroviaire et de leur code VKM soient gérés conformément à l'annexe P de la STI OPE dans les deux organisations. Une liste VKM préliminaire a été publiée en septembre 2007. Après avoir résolu le

problème des codes-doublons, la première édition de cette liste est parue en janvier 2010. Une version actualisée est publiée sur le site de L'ERA (www.era.europa.eu) et de l'OTIF (www.otif.org) le premier mercredi de chaque mois.

3. But et contenu

Le VKM est un code alphanumérique international unique formé de 2 à 5 lettres. À l'heure actuelle, le registre en compte plus de 1 700. Le but du registre est de garantir l'unicité de chaque VKM afin que le détenteur de véhicule puisse être identifié en cas d'incidents ou lors de la restitution de wagons. L'utilisation du registre est gratuite.

Le registre VKM contient des données publiques telles que

- le VKM figurant sur le véhicule (assorti, le cas échéant, de diacritiques),
- le VKM visant à vérifier l'unicité (sans diacritiques),
- le nom complet du détenteur,
- le pays où le détenteur exerce son activité et, s'il en possède une,
- l'adresse de son site Internet.

Les informations additionnelles englobent le nom d'un contact pour le règlement des questions administratives, l'adresse du lieu d'activité, le numéro de téléphone et le nom de l'unité organisationnelle responsable de la gestion des véhicules.

4. Procédure d'enregistrement

Le détenteur remplit une demande de création, de modification ou d'annulation d'un VKM. Le détenteur exerçant son activité dans un État membre de l'UE ou de l'EEE soumet sa demande à l'Autorité nationale de sécurité (ANS) du pays où il exerce son activité. Dans les États membres de l'OTIF, qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'EEE, le détenteur soumet sa demande à l'autorité nationale compétente. L'ANS/autorité compétente est tenue de vérifier que les réglementations applicables ont bien été respectées. Si tel est le cas, elle envoie la demande à l'ERA/OTIF en

précisant la date de réception de la demande adressée par le détenteur (priorisation).

5. Fonctions

Une fois la demande reçue, l'ERA et l'OTIF vérifient l'unicité par rapport aux VKM existants et aux codes demandés, mais non encore attribués, ni publiés (avant toute mise à jour de la liste des VKM, l'OTIF notifie les nouvelles demandes à l'ERA, et inversement). Après vérification, un code d'identification unique est attribué au détenteur. Le registre VKM englobe l'ensemble des véhicules (locomotives, trains et wagons). Les utilisateurs sont des entités ferroviaires (gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires), leurs clients et les autorités. Tous les utilisateurs sont en mesure d'identifier, de façon non équivoque, le détenteur à partir de son code VKM, qui est marqué sur le véhicule.

6. Suspension unilatérale de la coopération par l'ERA

Cette procédure, objet d'un accord, a été suspendue unilatéralement par l'ERA à partir de l'édition du VKM de mai 2010. L'Agence a dit qu'elle était tenue d'adopter la politique de non-coopération avec l'OTIF de la Commission européenne. Il n'y a pas eu de plus amples explications. La Commission européenne pour sa part n'a fait aucun commentaire.

L'ERA continue à recevoir de l'OTIF des informations sur les VKM nouvellement attribués. La violation par l'ERA des lignes directrices communes d'enregistrement d'un code VKM se traduit entre autres par la coexistence, depuis mai 2010, de deux registres de codes VKM différents.

Le registre de codes VKM de l'ERA est incomplet puisqu'il ne contient pas les nouveaux codes VKM attribués par l'OTIF aux détenteurs dans les pays relevant de sa responsabilité, bien que des informations concernant les codes nouvellement attribués soient régulièrement communiquées à l'ERA. Par ailleurs, l'OTIF utilise, pour son registre VKM, les données provenant de la dernière édition de l'ERA (bien que l'OTIF ne reçoive plus directement ces données du site Internet de l'ERA) et les complète par les nouveaux VKM qu'elle attribue. Cela signifie que le registre VKM géré et publié par l'OTIF est le seul registre VKM complet, à jour et par conséquent opérationnel, disponible. Une fois de plus,

l'OTIF remplit la mission qui lui a été confiée de contribuer à l'interopérabilité dans le domaine ferroviaire (art. 2, § 1, lettre c) de la COTIF 1999) et de supprimer les entraves au transport ferroviaire transfrontalier.

Il est regrettable que ce boycott de l'ERA intervienne au moment même où le champ d'application du registre VKM s'élargit pour inclure les États membres de l'OSJD. La XXV^{ème} session des Directeurs généraux des chemins de fer de l'OSJD (Oulan Bator, 19-23 avril 2010) a décidé de coopérer avec l'OTIF sur des questions relatives au registre VKM.

(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Union internationale de chemins de fer (UIC)

Conférence mondiale sur le fret ferroviaire

Saint-Petersbourg, 6/7 juillet 2010

Cette conférence internationale était organisée conjointement par l'UIC et les chemins de fer russes (RZD). Quelque trois cents responsables du fret ferroviaire et représentants de partenaires logistiques, clients, législateurs et organisations spécialisées dans les transports étaient présents. L'OTIF en tant que partenaire de coopération était représentée par le Supplément du Secrétaire général et une experte du service juridique.

Dans le cadre de sa présentation sur le thème de l'« harmonisation du droit », le Supplément du Secrétaire général a présenté à la fois la situation de départ, avant tout marquée, au niveau des organisations internationales, par la relation entre l'OTIF, l'OSJD et l'UE et par les différents rapports de loyauté des États membres, mais aussi les évolutions potentielles tributaires des conceptions fondamentales des décideurs politiques concernés.

Les liaisons interrégionales ont été au cœur de cette conférence ; différents exposés ont été présentés concernant la situation de l'offre et de la demande et les perspectives d'avenir, notamment pour les passerelles entre l'Asie, l'Europe et les États-Unis.

La question du financement, tant public que privé, de l'infrastructure ferroviaire a aussi été largement débattue

au cours de cette Conférence. À ce propos, il a été souligné que les gouvernements jouaient un rôle essentiel lorsqu'il s'agit de promouvoir le financement privé dans le cadre du partenariat public-privé.

Partant de l'analyse du marché américain, où le transport de wagons isolés est florissant, les différentes formules mises en place pour développer le transport international par wagons isolés en Europe ont été présentées et commentées, notamment par DB Schenker Rail et l'Alliance X-Rail. La conclusion des intervenants a été unanime : si le transport par wagons isolés représente un défi, il est aussi l'épine dorsale du transport ferroviaire en Europe, 50% du fret européen étant acheminés en wagons isolés.

Démonstration a été faite, au travers d'exemples de l'application réussie de la « logistique verte » grâce à la livraison fluide car libérée des bouchons de filiales de supermarchés dans l'agglomération parisienne, que le rail pouvait également connaître un grand succès sur les liaisons courtes.

Quant aux perspectives du fret, il a été souligné que les prestations devront davantage s'adapter aux besoins de plus en plus complexes des clients.

Dans le domaine du transport de conteneurs, le succès rencontré, qui se poursuit en principe, pourrait bien être remis en cause par des évolutions peu positives telles que l'usage de « conteneurs à usage unique » présentant un niveau de sécurité inférieur, la non-vérification de la présence de la plaque ACEP¹ conformément à la CSC² et l'adaptation différée de l'annexe technique à la CSC aux contraintes plus sévères occasionnées par des bateaux de plus fort tonnage et des cargaisons plus lourdes.

Dans une déclaration publiée par les participants à la suite de la conférence, l'accent a été mis sur la nécessité de développer le trafic ferroviaire, essentiellement à des fins de soutien.

(Traduction)

¹ Programme d'examen continu des conteneurs agréé par une autorité et autorisant le propriétaire des conteneurs à remplacer la périodicité fixe des examens par des indications correspondantes sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité CSC.

² Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, voir <http://www.admiraltylawguide.com/conven/containers1972.html>

Etudes/Exposés/Discours

« Légitimation active » du destinataire

Remarques sur l'interprétation
des articles 43, § 4 et 44, § 6 CIM

Dr. Eva Hammerschmiedová, Berne¹

Le droit de présenter une réclamation ou une demande en justice pour faire valoir des prétentions découlant du contrat de transport, peut, conformément à l'article 43 et à l'article 44 CIM, être exercé soit par l'expéditeur soit par le destinataire selon le moment où le destinataire a entrepris des actions en rapport avec le contrat de transport (le destinataire a par exemple exigé la livraison). Les dispositions des articles 43 et 44 CIM 1999 correspondent dans une très large mesure à celles des articles 53 et 54 CIM 1980. Une nouvelle réglementation à l'instar de l'article 30 CMR, qui stipulerait que le droit d'ester en justice dépend de l'existence d'un droit quant au fond, a été examinée lors de la dernière révision complète pour être finalement rejetée (en invoquant l'avantage que constituait la clarté juridique de la réglementation précédente (se reporter au Rapport explicatif relatif aux art. 43 et 44, Bulletin 5/1999, p. 404 ou au site Internet www.otif.org, Publications).

Ce faisant, le principe qui veut que le droit d'ester en justice passe à un certain moment de l'expéditeur au destinataire, mais aussi la disposition relative à leur titre de légitimation demeurent valables. Le titre de légitimation est constitué, pour l'expéditeur, par le duplicata de la lettre de voiture, qu'il reçoit lorsqu'il remet la marchandise pour acheminement, et pour le destinataire, par l'original de la lettre de voiture, qu'il retire dès lors qu'il accepte la marchandise.

Il existe pourtant des cas où l'expéditeur peut faire valoir ses droits devant les tribunaux même sans produire le duplicata de la lettre de voiture, à savoir en cas d'autorisation du destinataire ou s'il a apporté la preuve que le destinataire a refusé d'accepter la marchandise. La version applicable des CIM contient à ce sujet une disposition expresse qui figurait déjà aussi dans les versions précédentes. Les CIM 1999 prévoient que la preuve de l'absence ou de la perte de la lettre de voiture est également prise en considération (confor-

¹ Service juridique du Secrétariat de l'OTIF

mément à la conception actuelle du contrat de transport qui est celle d'un contrat consensuel).

Une décision de justice est à l'origine des remarques ci-après. Par cette décision, l'action intentée par le destinataire (en fait, l'action intentée par une personne à laquelle le destinataire avait transféré ses droits par cession) a été déboutée au motif que le demandeur n'était pas en mesure de produire l'original de la lettre de voiture.² Les faits, le fondement et l'étendue de la responsabilité étaient incontestés.

Étant donné que l'action en dommages-intérêts concernait un contrat de transport CIM conclu en 2001, les règles uniformes des **CIM 1980** ont été appliquées. Il s'agissait d'un envoi de rouleaux de papier acheminé de Hongrie en Pologne via la République tchèque, qui a été transbordé, après déraillement du train, par les chemins de fer, et ce dans des wagons ouverts où il n'était protégé que par des bâches. À l'arrivée au lieu de destination, il a été constaté que l'envoi était si trempé qu'il était devenu inutilisable pour le destinataire.

Les chemins de fer ont admis leur responsabilité tout en exigeant, sur le fondement de l'article 53, § 3 CIM 1980, que l'original de la lettre de voiture soit produit, ce que le plaignant n'a pas été en mesure de faire. Partant du principe que cette condition avait pour seul et unique but d'empêcher qu'un même droit soit exercé deux fois, il a transmis aux chemins de fer, en lieu et place, une promesse écrite de restitution au cas où une autre personne produirait l'original de la lettre de voiture et exigerait des dommages-intérêts.

Ni les chemins de fer, dans le cadre de la procédure de réclamation, ni le tribunal, dans le cadre de la procédure de droit civil, n'ont jugé cet élément suffisant. Ils ont interprété la disposition prévoyant que le destinataire « doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise » en ce sens que l'original de la lettre de voiture était un titre indispensable pour faire valoir ses droits.

Le retrait de la lettre de voiture et l'acceptation de la marchandise par le destinataire étaient confirmées sur le feuillet n° 2 de la lettre de voiture (feuille de route) qui avait été mis à la disposition du tribunal. Le tribunal disposait aussi du feuillet n° 4 de la lettre de voiture (duplicata) et du procès-verbal de constatation dressé juste après le déraillement du train.

L'article 13, § 4 CIM 1980² a été également mis en avant dans l'arrêt du tribunal. Or, cet article ne peut être invoqué valablement pour prouver le caractère irremplaçable de la lettre de voiture en tant que titre de légitimation dans la mesure où cette disposition, comme cela est conforme à l'ordre systématique, s'appliquait à la conclusion du contrat de transport (Titre II) en tant que contrat formel (selon la conception de l'époque) et non à l'exercice des droits (Titre V).

Conformément aux **CIM 1999**, le destinataire est également tenu, lorsqu'il présente une réclamation, de produire la lettre de voiture si elle lui a été remise (art. 43, § 4). L'article 44, § 6 le précise aussi : « Le destinataire, pour exercer ses actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise. »

Lorsque le destinataire (ou une personne à laquelle ses droits ont été transférés par cession) introduit une action, il est tenu de prouver qu'il a entrepris l'une des actions énumérées à l'article 44, § 1, lettre b) CIM, à partir de laquelle le droit d'ester en justice passe de l'expéditeur au destinataire. En règle générale, le plus simple est de prouver, en produisant l'original de la lettre de voiture, que le destinataire a retiré ce document et obtenu par là même la qualité d'agir (« légitimation active »).

La production du duplicata de la lettre de voiture n'est pas la seule et unique possibilité dont dispose l'expéditeur pour faire valoir ses droits (art. 44, § 5 CIM) tout comme la production de l'original de la lettre de voiture n'est pas la seule et unique possibilité dont dispose le destinataire pour les faire valoir (art. 44, § 6 CIM), autrement dit la seule preuve qui entre en ligne de compte et qui ne saurait être remplacée par aucune autre preuve.

Même à l'époque où le contrat de transport CIM était conçu comme un contrat formel, l'opinion prévalait qu'il n'y avait **dans les CIM aucune condition formelle pour prouver la légitimation active**, cf. l'ouvrage de commentaires de Béla von Nánássy, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht* (Le droit international des transports [de marchandises] par chemins de fer)³. À ce sujet, il convient de préciser que la version des CIM de l'époque précisait déjà à propos de l'expéditeur : « Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. » La préci-

² Vrchní soud v Olomouci (République tchèque) 7 Crno 239/2008-174 du 28.07.2009

² Cet article disait : « il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents... »

³ Editeur GOF, Vienne, 1956, p. 688

sion complémentaire relative au titre de légitimation du destinataire est venue s'ajouter plus tard.

Il est en tout cas impensable de préjuger de l'existence d'une condition formelle uniquement en rapport avec l'une des deux personnes ayant le droit alternativement d'ester en justice. Quelle que soit la personne qui introduit l'action (expéditeur ou destinataire), la production du duplicata de la lettre de voiture ou de la lettre de voiture est **une prescription formelle dont la finalité est de fournir des preuves.**

Pour des explications détaillées à ce sujet, se reporter au commentaire de Kurt Spera, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht* (Droit international du transport de marchandises par chemins de fer)⁴. Ces explications se réfèrent certes aux CIM 1980, mais conservent tout leur intérêt. Concernant les CIM 1999, se reporter à Rainer Freise dans le *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch* (les commentaires de Munich relatifs au Code de commerce)⁵.

La lettre de voiture (celle selon les CIM 1980 également) n'étant pas un titre (négociable) contrairement au connaissement, il n'est pas nécessaire, en cas de perte, de faire une déclaration de nullité pour que le tribunal puisse admettre d'autres moyens de preuve concernant le droit d'ester en justice des parties au contrat de transport.

La règle vaut pour les CIM (comme pour la CMR qui régit certes le droit de disposer, mais pas expressément le droit d'ester) que la lettre de voiture n'est rien de plus, pour la légitimation d'ester, qu'une preuve par présomptions (*prima facie*) permettant de déterminer qui est l'expéditeur et qui est le destinataire.⁶

Les dispositions de l'article 44, § 5 et 6 CIM n'annulent pas le **principe de la libre appréciation des preuves.** (Traduction)

⁴ Editeur GOF, Vienne, 1991

⁵ Editeur C.H. Beck, Munich 2009, tome 7 – Transportrecht (*Droit de transport*), p. 1381/1382 concernant l'art. 43 et p. 1384/1385 concernant l'art. 44 CIM

⁶ V. Ralpf de Wit "Right of suit against the carrier in CMR" in *European Transport Law 4/2007*, p. 483-494.

Jurisprudence

Kammergericht Berlin

Arrêt du 9 avril 2009¹

1. **Le contrat conclu entre une entreprise d'infrastructure ferroviaire (entreprise d'infrastructure) et une entreprise de transport ferroviaire privée ne doit pas être qualifié de contrat d'ouvrage, mais de contrat de location.**
2. **Le contrat d'infrastructure se caractérise par la concession du droit d'utilisation de l'espace occupé par la voie ferrée. Les prestations complémentaires de planification et de coordination dues par l'entreprise d'infrastructure (manoeuvre des aiguillages, signalisation, etc.) n'en sont que le corollaire.**
3. **L'obligation de prestation de l'entreprise d'infrastructure découlant du contrat d'infrastructure n'est pas liée à une obligation de résultat au sens d'une « garantie de ponctualité ». L'entreprise d'infrastructure est uniquement tenue de fournir un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire dont elle dispose. Il n'y a violation de l'interdiction de discrimination que si l'entreprise de transport ferroviaire est lésée, notamment lors du traitement de perturbations dans l'exploitation. Aucun fait réel n'a cependant permis d'établir l'existence d'une discrimination de cette nature.**

Cf. § 631, al. 2 du Code civil allemand et § 3, al. 1, 2^e phrase de *l'Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (Ordonnance sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire)²

¹ 19 U 21/08 ; première instance : Landgericht de Berlin, arrêt du 13.8.2008

² Si l'infrastructure était utilisée en trafic international sous couvert des CUI, la question de la réduction de la redevance devrait être également tranchée, en cas de vice de la chose ou d'absence de qualité promise, au regard du droit national (v. art. 8 COTIF).

Résumé de la décision :

la prétention exercée par l'entreprise de transport ferroviaire (transporteur) à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure en vue de voir réduire la redevance a été rejetée dans un cas où la réalisation de travaux laissait présumer, dès la commande du sillon, une entrave à l'utilisation, et où la circulation monovoie était par conséquent conforme aux stipulations contractuelles.

À l'inverse, le droit à voir réduire la redevance a été reconnu dans un autre cas où, en raison de travaux, il a été dérogé a posteriori, c'est-à-dire après la commande du sillon, à l'état présumé contractuellement.

(Principes directeurs repris de : Transportrecht (Droit de transport), Hambourg, 5/2010, pp. 194-200)
(Traduction)

Bibliographie

Allégret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne*, LexisNexis JurisClasseur Transport, fascicule 637 (5,2009 – à jour au 15.10.2009)

Dans le fascicule 637 consacré à l'étendue de la réparation (en cas de responsabilité de la SNCF), les auteurs examinent notamment les questions suivantes : preuve du préjudice, nature du préjudice indemnizable, dol et faute inexcusable et jeu de la TVA.

Il est bon de rappeler que, depuis juin 2005, les nouvelles conditions commerciales de fret SNCF ont adopté contractuellement la CIM pour régir les transports intérieurs français (v. Bulletin 1/2007, p. 13) et que seules quelques dispositions du droit français restent applicables.

Les modes de transport terrestres intérieurs (français) sont, par conséquent, désormais soumis à des régimes juridiques distincts en matière de préjudice indemnizable : droit commun pour le transport routier et RU CIM pour le transport ferroviaire.

Nous retiendrons plus particulièrement que les conditions d'exercice de la réclamation et de l'indemnisation sont celles des RU CIM, et que la pratique démontre que le plafond d'indemnisation de 17 DTS par kilogramme des RU CIM couvre à peu près l'ensemble des demandes d'indemnisation, pour pertes ou avaries, présentées par la clientèle.

Nous soulignerons également que, contrairement au système classique des RU CIM, la déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise en application des conditions générales de vente et de transport de Fret SNCF. Autrement dit, l'expéditeur ne peut pas élever conventionnellement le plafond d'indemnisation. Seule une assurance transport pourrait être utilisée pour couvrir le dommage excédant le plafond des RU CIM.

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

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht* (Droit relatif au « Spediteur » allemand, au transport des marchandises et à l'entreposage), manuel du droit de transport avec commentaires, ISBN 978 3 503 05904 1, livraison 1/10, état juin 2010, Éditions Erich Schmidt, Berlin

Cet ouvrage à feuillets mobiles paru en 2000 (v. Bulletin 4/2004, p. 116) contient les textes des réglementations (lois, conditions générales) concernant le « spediteur » allemand, le droit de transport des marchandises et de l'entreposage avec les commentaires afférents ainsi que les textes de conventions internationales applicables aux transports internationaux multimodaux de marchandises.

Dans la livraison 1/10, prolongement de la livraison 1/09 (v. Bulletin 3/2009, p. 51), la partie textes a été, d'une part, actualisée, et les commentaires concernant les Allgemeine Deutsche Spediteur-Bedingungen (ADSp) (Conditions générales du « spediteur » allemand) par ailleurs complétés.

Dans la partie textes, les modifications nécessitées par le rehaussement des montants d'indemnisation dans la convention de Montréal ont été entre autres intégrées. Cette convention prévoit en effet le réexamen régulier des plafonds de responsabilité et leur indexation, dès lors que le taux d'inflation excède 10 % (art. 24 de la convention de Montréal). En application de cet article, le plafond d'indemnisation pour destruction, perte, avarie ou retard dans le transport de marchandises, a été porté de 17 droits de tirage spéciaux (DTS) à 19 DTS (art. 22 de la convention de Montréal). Pour les dommages aux personnes, le montant a été porté de 100 000 DTS (étendue du dommage à concurrence de laquelle il ne peut y avoir ni exclusion, ni limitation de responsabilité) à 113 100 DTS (art. 21 de la convention de Montréal).

Les nouveaux commentaires des ADSp ont pour thème : assurance de la marchandise, lieu d'exécution, juridiction et droit applicable.

Avocats de métier, les auteurs se sont inspirés de leurs expériences pratiques de l'application des dispositions du droit de transport et des domaines juridiques connexes pour rédiger ce guide traitant d'une pléthore de problématiques importantes. Cet ouvrage explore toutes les sources et informations essentielles concernant la situation juridique actuelle. Il constitue un outil de travail précieux pour tous ceux qui, de façon pratique ou plus théorique, traitent de ces domaines juridiques dans les entreprises, les assurances et les associations.

(Traduction)