



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

*Vous
recevez
la dernière
édition du
Bulletin
de l'OTIF,
tel que connu.*

Le Bulletin traditionnel de l'organisation s'est transformé au fur et à mesure depuis 1893 en véritables « annales » : une œuvre de collection, assurant la documentation des activités de l'OTIF en général et les différentes étapes d'adoption de textes juridiques et finalement la publication de textes définitivement adoptés. Ce concept constitue un héritage optimisé découlant d'une ère où le flux d'information d'un secteur spécialisé reposait exclusivement sur la presse imprimée. Aujourd'hui, cette dernière est un outil complémentaire judicieux aux médias de communication informatisés, tel qu'internet et que les magazines électroniques. Un outil donc complémentaire, dont le succès dépend néanmoins davantage d'un tirage élevé, présupposant un public de lecteur large et doté d'un intérêt non seulement approfondie mais aussi durable.

Le magazine, ni voué à la libre commercialisation, ni à l'offre d'une plateforme d'expression d'écrivains professionnels, il était selon la rédaction grand temps de procéder à un réajustement, tout en tenant compte et du développement du paysage médiatique et des processus de production contemporains. Par ailleurs, nous ne souhaitons plus – même si ce fut sous format concentré à haute maniabilité – de vous vendre les informations qui sont également disponibles sur notre site web. Ce sont les raisons pour lesquelles le Bulletin se consacrera à l'avenir sous forme exclusivement électronique aux notifications de l'OTIF dans le sens d'un moniteur public. Dans un premier temps la périodicité de 4 éditions par an sera maintenue. Les frais d'abonnement sont supprimés.

Prière à nos lecteurs, de bien vouloir communiquer les adresses de courriels récepteurs du Bulletin à l'avenir à la rédaction. Critiques et suggestions quant à la présentation future du magazine sont les bienvenues.

Cordialement,

Katja Bürkholz
Katja.Buerkholz@otif.org

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion à la COTIF

Arménie, p. 97

Listes des lignes 1999

Liste des lignes ferroviaires CIM

Ukraine, p. 97

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

Fédération de Russie, Allemagne, p. 97

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

114^{ème} session – Berne, 24/25.11.2010 – p. 98

Questions juridiques concernant la COTIF

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », p. 98

Publications et liens intéressants, p. 99

Transport des marchandises dangereuses

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

89^{ème} session – Genève, 26-28.10.2010 – p. 99

Commission d'experts du RID

49^{ème} session – Luxembourg, 2- 4.11. 2010 – p. 101

Facilitation ferroviaire

Réunion constitutive de la Commission de la faci- litation ferroviaire

1^{ère} réunion – Berne, 16.11.2010 – p. 104

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

53^{ème} session – Genève, 4/5.10.2010 – p. 104

Groupe de travail des transports par chemin de fer

64^{ème} session – Vienne, 18/19.11.2010 – p. 105

Jurisprudence

Hof van Beroep te Antwerpen – Arrêt du 15.6.2009 – Conteneur
scellé – Perte de la marchandise (CMR), p. 106

Cour de Cassation (France) – Arrêt du 16.11.2010 – Avarie de
voitures chargées sur les wagons par un orage de grêle (droit
national), p. 106

Bibliographie

Kunz, Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) :
Recueil systématique commenté des lois allemandes, européennes
et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles,
27^{ème} livraison complémentaire (août 2010) et 28^{ème} livraison
complémentaire (novembre 2010), p. 106

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-

Les commandes sont à adresser à :

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

ISSN 1011- 3797

4/2010

118^e Année – Octobre - Décembre

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'OTIF

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion à la COTIF

Arménie

Le 30.12.2010, le Gouvernement de l'Arménie a fait une demande d'adhésion à la COTIF. La demande d'adhésion ne contient aucune réserve. Le Secrétaire général en sa qualité de dépositaire de la Convention a communiqué cette demande d'adhésion aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF par lettre circulaire datée du 11.01.2011.

La demande d'adhésion sera admise de plein droit trois mois après cette communication, autrement dit le 11.04.2011, sauf opposition formulée par cinq Etats membres de l'OTIF. L'adhésion prendra ensuite effet le premier jour du troisième mois suivant la communication par le Secrétaire général aux Etats membres que la demande d'adhésion a été admise de plein droit.

Listes des lignes 1999

Liste des lignes ferroviaires CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 6 du 1^{er} décembre 2010

Chapitre « Ukraine »

En raison de l'insertion de la nouvelle ligne ferroviaire « Débarcadère du terminal de ferries d'Illichivsk – Gare de ferries d'Illichivsk (Illichivsk Paromna) », le chapitre Ukraine est réédité (cf. COTIF 1999, art. 24, §§ 2-5).

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 7 du 1^{er} décembre 2010

Chapitres « Russie » et « Allemagne »

En raison de l'insertion de la nouvelle compagnie maritime Anship LLC en lieu et place de la Baltic Shipping Co Ltd, les chapitres Russie et Allemagne sont réédités (cf. COTIF 1999, art. 24, §§ 1, 3-5).

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

114^{ème} session

Berne, 24/25 novembre 2010

Pour sa 114^{ème} session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 24/25.11.2010, sous la Présidence de M. Petr Stejskal (République tchèque).

Le Comité administratif a approuvé le programme de travail 2011/2012 ainsi que les budgets de l'OTIF pour l'année 2011 et pour l'année 2012.

Il a également pris acte de la situation financière de l'Organisation qui est très satisfaisante, 97,32% des contributions ayant été acquittées par les Etats membres pour l'année 2009.

En ce qui concerne l'adhésion de l'UE à la COTIF, le Comité a encouragé le Secrétaire général à parapher le projet d'accord – modifié unilatéralement par l'UE - dans le délai d'un mois à compter de la date d'adoption de sa décision. Dans le cas où le Secrétaire général n'aurait pas paraphé le projet d'accord au terme de ce délai, le Comité, se fondant sur l'article 14, § 3 de la COTIF, a chargé le Secrétaire général d'organiser les préparatifs nécessaires à une convocation d'une Assemblée générale extraordinaire afin de décider de la position de l'OTIF concernant l'adhésion de l'UE à la COTIF. Cette Assemblée générale se tiendra dans les six mois au plus tard à compter de la date d'adoption de la décision du Comité¹.

La 115^{ème} session du Comité se tiendra, les 11/12.05.2011, à Berne.

¹ Cette Assemblée générale extraordinaire a été convoquée entre temps à Berne pour le 22/23.06.2011.

Questions juridiques concernant la COTIF

Projet CIT/OSJD

« Interopérabilité juridique CIM/SMGS »

L'OTIF participe au projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », lancé par le CIT et l'OSJD, en travaillant au sein du groupe juridique, du groupe de pilotage et du groupe de coordination CIM/SMGS.

Lors de la session du groupe juridique les 27/28.04.2010 à Vilnius, une représentante de l'OTIF a fait une présentation dans laquelle on envisageait la possibilité, pour pouvoir offrir au client une prestation de transport émanant d'un seul et même prestataire et éviter que le client, en cas de dommage, ne soit confronté à deux régimes de responsabilité (CIM et SMGS), de recourir, dans les transports CIM/SMGS, à la construction juridique « transport en sous-traitance/transporteur substitué ». Cette amorce de solution reposait sur l'idée que, dans le cas d'un transport hors RU CIM, une société de chemins de fer SMGS pourrait transporter des marchandises, sur sa portion de trajet, en tant que transporteur substitué. Pour cela, les parties devraient conclure un contrat de transport CIM selon l'article 1, § 2 CIM. Étant donné, cependant, que ni la version applicable ni la dernière mouture du SMGS révisé ne régissent le transport en sous-traitance, les travaux allant dans ce sens ont été, dans un premier temps, gelés.

Le groupe juridique a décidé de continuer à partir du modèle de transporteurs successifs, et a préféré se concentrer sur le projet d'harmonisation des clauses de responsabilité, et ce non seulement dans la relation client-transporteur, mais aussi dans la relation transporteur-transporteur. Lors de sa session les 7/8.09.2010 à Varsovie, il a examiné un projet de « clauses particulières de responsabilité », présenté par un petit groupe de travail. Le projet prévoit que ces clauses particulières de responsabilité, plus propices au client, pourront être convenues par les parties au contrat de transport qui, à cet effet, les mentionneront dans la lettre de voiture CIM/SMGS. Le groupe juridique a répondu au souhait exprimé par la représentante de l'OTIF de ne pas introduire dans ces clauses particulières, qui constitueront une partie du contrat qu'il faudra conclure avec le client, des dispositions ne régissant que la relation des transporteurs entre eux. Cet aspect devra être réglé dans un document distinct sans pour autant compliquer davantage les réglementations déjà peu simples avec lesquelles le client doit se familiariser.

L'année prochaine, le groupe juridique poursuivra ses travaux en fonction des décisions prises à ce sujet par le groupe de pilotage, qui s'est réuni le 23.06.2010 à Vienne et le 26.11.2010 à Berlin, (concernant la session de Vienne, cf. Bulletin 2/2010, p. 26/27). Lors de la session du groupe de pilotage à Berlin, un représentant de la CEE/ONU a présenté la stratégie adoptée dans le cadre du groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) concernant un droit ferroviaire unifié (Unified Railway Law). Dans un premier temps, des travaux seront menés en parallèle, d'une part, sur des réglementations concrètes visant à mettre en place un contrat de transport unique, de bout en bout, pour les transports ferroviaires de marchandises entre l'Europe et l'Asie (Conditions générales/particulières de transport), et, d'autre part, sur une recommandation politique acceptable pour la communauté internationale (un memorandum d'entente ou document similaire). L'OTIF y apportera sa contribution tout comme l'OSJD et le CIT.

Lors de la session du groupe de coordination (Berlin, 25.11.2010), de gros progrès ont pu, heureusement, être réalisés en ce qui concerne l'extension de la lettre de voiture CIM/SMGS. Actuellement, plus de 50 % des transports CIM/SMGS sont effectués sous couvert de cette lettre de voiture. Ce pourcentage devrait encore augmenter puisque la Russie et la Mongolie ont récemment ouvert leurs réseaux à la lettre de voiture CIM/SMGS. Le Kazakhstan a annoncé que certains transports (la totalité des lignes de transit et les axes importants en termes d'importations) seraient inscrits, d'ici à la fin 2010, dans la liste des relations de trafic jointe au guide « Lettre de voiture CIM/SMGS ». Un représentant chinois a déclaré que la Chine envisageait de placer des liaisons passant par trois gares frontalières (Alashankou-Dostyk entre la Chine et le Kazakhstan, Erljan-Zaminuud entre la Chine et la Mongolie et Anzuli-Zabaikalsk entre la Chine et la Russie) sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS dans le courant de l'année 2011.

Les représentants ukrainiens ont rapporté qu'un accord était en passe d'être conclu entre l'Ukraine et la Turquie concernant une nouvelle ligne de ferries entre Illichivsk (Ukraine) et Derince (Turquie). Afin que les transports effectués sur cette ligne se fassent sous couvert des CIM, l'Ukraine inscrira également une partie correspondante de l'infrastructure ferroviaire (6,7 km de ligne ferroviaire entre l'embarcadère du port de ferries d'Illichivsk et la gare de ferries d'Illichivsk) dans la liste des lignes ferroviaires CIM. L'inscription de cette ligne de ferries dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM suivra.

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3334/2010, p. 556/557 – Transport des personnes. Nouvelles perspectives (congrès de l'IDIT le 17.09.2010) (B. Colette)

Idem, n° 3335/2010, p. 570 – Codification. Ici et ailleurs (Jacques Putzeys sur le Code belge de transport)

Idem, n° 3336/2010, p. 586/587 – Pesage/comptage. Obligations réciproques (M. Tilche)

Idem, n° 3345/2010, p. 727/728 – Ferroviaire Voyageurs. Le retard de trop (B. Colette) ; Accises. Quid en maritime ? (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT¹), éditions/Ausgaben/editions 5/2010, 6/2010

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 10/2010, S. 23/24 – Vulkanasche und Rechte der Fluggäste (W. Müller-Rostin)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2010, S. 370-376 – Options in contracts of carriage (V. Ulfbeck)

Zeitschrift für Europäisches Privatrecht, München, 4/2010, S. 830-860 – „Zum Vorteile des Verkehrsnutzers“ – Zwanzig Jahre EU-Passagierrecht im Spannungsfeld zwischen international governance und europäischen Nutzungsrechten (J. Karsten, A. Seidenspinner)

Transport des marchandises dangereuses

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

89^{ème} session

Genève, 26-28 octobre 2010

La 89^{ème} session du WP.15, à laquelle ont participé des représentants de vingt-cinq Etats, s'est tenue dans la

¹ <http://www.cit-rail.org>

période du 26 - 28.10.2010 à Genève sous la présidence de Monsieur J. A. Franco (Portugal).

Formation des conducteurs de véhicules participants au transport maritime de marchandises dangereuses

Les prescriptions du 1.3.1 du Code IMDG concernant la formation du personnel à terre participant au transport maritime de marchandises dangereuses, causent des problèmes dans différents ports car les autorités compétentes exigent des conducteurs de véhicules routiers non seulement une formation ADR, mais aussi une formation IMDG.

Dans un document informel, la Suède a demandé l'avis du WP.15 sur la question de savoir s'il était judicieux de renvoyer dans l'ADR au 1.3.1 du Code IMDG afin de garantir que les chauffeurs qui empruntent un Ro-Ro, soient formés selon les prescriptions du Code IMDG.

Au cours de la discussion, il a été constaté que l'ADR prévoit au 1.3.2.2 et au 8.2.2.3.2 l) que, dans le cas de transports multimodaux, le chauffeur doit connaître les prescriptions applicables aux autres modes de transport. Il a été également souligné que pour les formations selon le 1.3.1 du Code IMDG et le chapitre 1.3 de l'ADR, aucun certificat émanant des autorités compétentes n'est requis, alors que les conducteurs de véhicules ADR doivent, selon le 8.2.2.8, être en possession d'un certificat de formation. C'est pourquoi le WP.15 a estimé que les formations requises dans l'ADR étaient suffisantes pour remplir les prescriptions du 1.3.1 du Code IMDG.

Interprétation du 5.4.1.1.1 g)

La représentante de la Finlande a posé la question de savoir si par le nom et l'adresse de l'expéditeur, qui doivent être indiqués dans le document de transport conformément au 5.4.1.1.1 g), on entendait le nom et l'adresse de l'expéditeur réel, autrement dit de l'expéditeur au lieu où le colis était remis en vue du transport, ou s'il pouvait s'agir du nom et de l'adresse de la centrale de l'entreprise.

Au cours de la discussion, il a été fait observer que, conformément à la définition de l'expéditeur figurant au 1.2.1, les deux cas étaient possibles et que, dans le cas de transports s'appuyant sur un contrat de transport, le nom et l'adresse prévus conformément à la législation applicable au dit contrat de transport (par exemple CMR), devaient être indiqués. Il a été également rappelé que l'entité désignée comme expéditeur devait remplir les obligations de l'expéditeur telles que précisées au chapitre 1.4.

Classification de l'essence au bioéthanol

Dans un autre document informel, la représentante de la Finlande a posé la question de savoir si l'essence, qui contient 10 % maximum de bioéthanol, doit être affectée au No ONU 1993 LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. ou au No ONU 1203 ESSENCE.

Le WP.15 a estimé qu'il devait y avoir affectation au No ONU 1203 car cette rubrique décrit le mieux le produit. Plusieurs délégations ont souligné que cette rubrique contenait des précisions concernant les propriétés de ce produit, ce qui était important pour déterminer les mesures d'urgence appropriées.

Une autre proposition de la Finlande a concerné le 5.3.2.1.3 qui prévoit, pour les véhicules-citernes à compartiments multiples transportant les carburants des Nos ONU 1202, 1203, 1223 ou le carburant aviation du No ONU 1268 ou 1863, un allègement en ce qui concerne la signalisation orange. Au lieu d'un marquage spécifique latéral de chacun des compartiments de la citerne, seul un panneau orange portant le numéro d'identification du danger et le No ONU de la matière la plus dangereuse est requis, dans ce cas, à l'avant et à l'arrière du véhicule-citerne.

Cette proposition visant à inclure également le No ONU 3475 ETHANOL ET ESSENCE, MELANGE contenant plus de 10 % d'éthanol dans le 5.3.2.1.3, n'a pas été soutenue par le WP.15 car, par suite de la présence d'éthanol dans le mélange, l'apposition de panneaux oranges spécifiques est requise pour informer les services d'intervention des propriétés de ce mélange.

Marquage des unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Le 3.4.10 a) de l'ADR 2009 ou le 3.4.13 a) de l'ADR 2011 prévoit que les unités de transport transportant des colis contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, doivent porter, à l'avant et à l'arrière, la marque prévue pour les quantités limitées, dès lors qu'elles ne portent pas déjà des panneaux oranges.

Lors de la dernière session du WP.15, le représentant suisse avait soulevé la question de savoir si les unités de transport, qui contiennent exclusivement des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, pouvaient être également pourvues de panneaux oranges au

lieu de la marque prévue pour les quantités limitées (cf. Bulletin n° 2/2010, p. 42).

La proposition concrète de la Suisse de prévoir, généralement, au 3.4.13 a) de l'ADR 2011, pour les unités de transport d'une masse totale autorisée maximum de 12 tonnes transportant des colis contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées de plus de 8 tonnes, des panneaux oranges au lieu de la marque prévue pour les quantités limitées, n'a pas été adoptée par le WP.15. Une signalisation orange pourrait conduire à des erreurs d'appréciation chez les services d'intervention ou lors de contrôles routiers, puisque ces panneaux oranges pourraient être interprétés en ce sens que toutes les prescriptions de l'ADR sont appliquées.

La proposition connexe de la Suisse de prévoir un document de transport également pour les transports en quantités limitées, afin que les autorités de contrôle puissent constater dans quelles conditions un transport est effectué, a été également rejetée par le WP.15.

Extincteurs

Lors de la 87^{ème} session du WP.15 (Genève, 02-06.11.2009), il a été constaté, sur la base d'un document informel de la Pologne, que la capacité minimale des extincteurs indiquée dans le 8.1.4.1 b) s'appliquait indépendamment du nombre d'extincteurs équipant l'unité de transport et qu'elle englobait en particulier la capacité de l'extincteur destiné à combattre un incendie du moteur ou de la cabine de l'unité de transport, qui est prévue au 8.1.4.1 a). Le WP.15 a cependant estimé que le texte actuel du 8.1.4.1 pouvait conduire à des erreurs d'interprétation et qu'il fallait donc le remanier sur la base d'une proposition d'amendement (cf. Bulletin n° 4/2009, p. 55).

Le représentant de la Suisse avait préparé une telle proposition d'amendement, mais il l'a retirée au profit d'une proposition commune du Royaume-Uni et de la Suède. Il a été proposé dans cette proposition commune de remplacer les prescriptions du 8.1.4.1 par un tableau de façon à les rendre plus lisibles. La décision sur ce point a cependant été repoussée à la prochaine session de façon à pouvoir vérifier si cette proposition pouvait avoir des répercussions inattendues sur la capacité des différents extincteurs.

Prochaine session

La prochaine session du WP.15 se tiendra du 02-06.05.2011 à Genève.

Commission d'experts du RID

49^{ème} session

Luxembourg, 2-4 novembre 2010

La 49^{ème} session de la Commission d'experts du RID s'est tenue du 02-04.11.2010 à Luxembourg sous la présidence de Monsieur Helmut Rein (Allemagne). Sur les quarante-deux Etats membres de l'OTIF ayant le droit de vote, dix-huit étaient représentés.

Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF

Dans le passé, le Secrétariat a rédigé, concernant les différents Appendices à la COTIF, des Rapports explicatifs, qui doivent être considérés comme des « moyens complémentaires d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969. Le Rapport explicatif relatif à l'Appendice C (RID) a dû être complété par la suite en y introduisant les diverses modifications décidées par la Commission d'experts du RID. Le Secrétariat a profité de l'occasion pour revoir la totalité du document afin de l'actualiser. La Commission d'experts du RID a approuvé cette version révisée, moyennant quelques modifications.

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

Ce point, qui figurait déjà à l'ordre du jour de la dernière session du groupe de travail « Technique des véhicules et des citernes » de la Commission d'experts du RID (Berne, 18/19.05.2010), n'avait pas pu être discuté à ce moment-là parce que l'Italie n'était pas représentée à cette session (cf. Bulletin 2/2010, p. 45).

S'appuyant sur un document de séance distribué au début de la session, le représentant italien a expliqué que l'enquête générale menée au lendemain de l'accident avait révélé que l'étanchéité des moyens de rétention n'était pas toujours assurée lors du transport de marchandises dangereuses. Afin d'y remédier et de garantir le respect des dispositions du RID, une checklist avait été notamment introduite afin de garantir la traçabilité des contrôles, tout en veillant à ne prévoir aucun contrôle allant au-delà de ceux déjà prescrits dans le RID. Le représentant italien a souligné que ces checklists n'étaient prescrites qu'en trafic national et qu'elles seraient remplacées, en trafic international à destination de l'Italie, par des examens visuels à la frontière.

Certains Etats et organisations non gouvernementales se sont demandé si la façon dont ces nouvelles mesures étaient transposées était conforme aux dispositions du chapitre 1.9 RID et de la directive 2008/68/CE, qui stipulent que les Etats membres doivent être entre autres informés via le Secrétariat de l'OTIF ou la Commission européenne. Cette manière de procéder aurait également pu servir les intentions italiennes de renforcer les contrôles car les autres Etats membres auraient pu également étendre leurs activités de contrôle afin d'éliminer les éventuels problèmes de sécurité. En particulier, l'adjonction d'une check-list au document de transport a été considérée comme une nouvelle obligation que le RID ne prévoyait pas jusque-là.

Le représentant italien a été prié de présenter un rapport définitif ou, le cas échéant, un rapport intermédiaire sur l'accident ferroviaire de Viareggio à la Commission d'experts du RID afin que les conséquences de cet accident sur le plan du droit du transport de marchandises dangereuses, puissent être discutées en son sein, également à la lumière des réflexions actuellement menées sur les détecteurs de déraillement, et que des mesures puissent en être déduites, le cas échéant.

Le représentant italien a été par ailleurs prié de justifier formellement auprès de la Commission d'experts du RID la prescription, adoptée au plan national, d'ajouter une check-list au document de transport et, le cas échéant, de soumettre une proposition d'amendement au RID.

Le 1.8.1 ne prescrit pas obligatoirement le contrôle par les autorités du respect des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses. Il conviendrait donc que la Commission européenne vérifie également au sein de son Comité de réglementation des marchandises dangereuses si une directive de contrôle comparable à celle existant dans le domaine routier ne devrait pas être élaborée. Il conviendrait par ailleurs de vérifier si les contrôles prescrits pour le transporteur, qui pour le moment ne doivent être effectués que dans le cadre de sondages représentatifs (cf. 1.4.2.2.1 RID), ne devraient pas être systématisés comme c'est le cas en trafic routier.

Placardage des caisses mobiles

Le représentant suédois a constaté dans un document qu'en rapport avec l'acceptation des prescriptions de marquage de l'ADR en trafic ferroutage, différentes exigences étaient à présent applicables en matière de placardage en trafic ferroviaire. Alors qu'une caisse mobile contenant des colis devait, en transport combiné, être placardée, une signalisation orange vierge était

suffisante pour la même caisse lorsqu'elle était transportée sur une remorque en trafic ferroutage.

Dans une présentation récapitulative, le président a expliqué que le WP.15 et la Commission d'experts du RID avaient des avis divergents sur la question du placardage des caisses mobiles. Tandis que la Commission d'experts du RID avait toujours défendu l'idée qu'une caisse mobile qui, conformément à la définition figurant au 1.2.1, est considérée comme un conteneur, doit être marquée comme un conteneur, les associations de circulation routière au sein du WP.15 avaient réussi à imposer un marquage allégé pour les caisses mobiles. Ces allègements ne valaient cependant pas, conformément au NOTA du 5.3.1.2 ADR, pour les caisses mobiles transportées en trafic combiné rail/route et, conformément au NOTA du 5.3.1.3 ADR, pour les véhicules porteurs sur lesquels des caisses mobiles étaient transportées en trafic combiné rail/route. Il a attiré l'attention sur le fait qu'un amendement des prescriptions de marquage des caisses mobiles du RID conduirait une fois de plus à déroger aux prescriptions de marquage des conteneurs.

Certaines délégations n'ont pas jugé utile d'adapter une fois de plus les prescriptions de marquage du RID à l'ADR et ont exigé des motifs sécuritaires. D'autres en revanche ont estimé qu'en trafic ferroviaire également, une signalisation orange vierge pourrait généralement suffire puisque les informations découlant du placardage étaient déjà disponibles d'une autre manière, notamment du fait de l'obligation d'information vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure.

Le représentant suédois a été prié de soumettre conjointement aux représentants d'autres Etats intéressés, d'ici à la prochaine session de la Commission d'experts du RID, une proposition de texte prenant en compte l'ensemble du système du 5.3.1 RID en rapport avec les NOTAS du 5.3.1.2 et du 5.3.1.3 ADR. Outre l'option de l'admission générale de la signalisation orange vierge sur les caisses mobiles, l'option de l'admission de la signalisation orange vierge pour les caisses mobiles sur remorques transportées en trafic ferroutage pourrait être également proposée en adaptant a posteriori les NOTAS de l'ADR visés.

5.4.1.2.2 d) RID

Le représentant de l'UIC a prié la Commission d'experts du RID de vérifier si la disposition figurant au 5.4.1.2.2 d) (indication, dans le document de transport, de la date avant laquelle les soupapes de sécurité de wagons-citernes contenant des gaz liquéfiés réfrigérés ne peuvent pas s'ouvrir) était fondamentalement nécessaire

et si oui, si elle devait également s'appliquer aux transports de wagons-citernes, de citernes mobiles et de conteneurs-citernes vides, non nettoyés.

Il a résulté de la discussion que la réglementation avait pour objet de garantir que le gaz restât dans la citerne pendant toute la durée du transport et que la suppression de la mention ne constituait pas une solution. Au contraire, il convenait de se demander si le système international applicable aux citernes mobiles, qui prévoyait la fixation d'un temps de retenue de référence conformément au 6.7.4.2.8 et un temps de retenue réel conformément au 4.2.3.7 ainsi que l'indication de ces temps sur la citerne, présentait des avantages par rapport à une indication dans le document de transport.

Le représentant de l'UIC a été prié de préparer à l'attention du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune une nouvelle proposition qui reprendra les discussions menées au sein de la Commission d'experts du RID et dans laquelle la suppression des causes techniques d'un dégazage précoce (par exemple isolations défectueuses) devra être examinée plus en détail.

Agréments de type pour wagons-citernes

Le représentant de l'UIP a évoqué dans son document de discussion des problèmes qui touchaient en particulier les wagons-citernes du fait de la limitation dans le temps des agréments de type ou de leur retrait en raison de modifications apportées aux prescriptions techniques. Cette limitation dans le temps ou ce retrait pouvait faire que le wagon-citerne, à l'expiration ou au retrait de l'agrément de type, pouvait certes continuer à être utilisé tel quel grâce à d'éventuelles mesures transitoires, mais que pour des transformations, qui étaient plus fréquentes dans le domaine des wagons-citernes car les exigences des clients variaient, un nouvel agrément était requis. Jusque-là, des transformations étaient possibles sur la base de compléments aux agréments de type valables de façon illimitée.

Le deuxième problème décrit dans le document de discussion de l'UIP résidait en ce qu'il n'existait actuellement aucun agrément de type distinct pour chaque partie d'une citerne, mais un seul et unique agrément pour l'ensemble de la citerne avec son équipement. Cela pouvait causer des difficultés lors de l'échange de différentes pièces.

La transmission tardive du document n'ayant pas permis une discussion approfondie et le sujet devant être traité

en Réunion commune RID/ADR/ADN du fait des répercussions potentielles sur les véhicules-citernes et les conteneurs-citernes, le représentant de l'UIP a été prié de soumettre sa proposition au groupe de travail sur les citernes de la prochaine Réunion commune en tant que document officiel.

Etant donné que, selon le 1.6.3.37, les agréments de type existants devaient être vérifiés au plus tard d'ici à la fin décembre 2012 et harmonisés avec les dispositions du 1.8.7.2.4 ou du 6.8.2.3.3, il était indiqué de résoudre ce problème de toute urgence. Le représentant de l'UIP a prié les Etats membres d'agir jusque-là de façon pragmatique.

Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)

Déraillements

Le représentant de l'ERA a rapporté que dans le cadre des études relatives à la détection de déraillement, le mandataire Det Norske Veritas (DNV) dressait actuellement la liste des mesures de sécurité prises par les différentes entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure soit pour empêcher des déraillements, soit pour limiter leurs conséquences. Des informations seraient également recueillies sur tous les produits disponibles sur le marché.

Le président a rappelé que la décision d'introduire des détecteurs de déraillement a été ajournée à la demande de la Commission européenne et que celle-ci devrait donner les moyens à la Commission d'experts du RID de prendre une décision d'ici à novembre 2011, afin que celle-ci puisse être prise en compte dans le RID 2013. Il a souligné qu'il était important que DNV recueille également des informations auprès des organismes qui se sont intéressés de très près dans le passé aux questions relatives à la détection de déraillement (par exemple la société Knorr-Bremse, les entreprises ferroviaires de l'UIC et les utilisateurs qui mettent en œuvre volontairement des détecteurs de déraillement (SBB, Wascosa)). Les analyses d'accidents devraient être également mises à profit (par exemple déraillement d'un train composé de wagons-citernes transportant du chlore le 28.02.2005 à Ledsgård (Suède), accident ferroviaire de Viareggio).

Le représentant de l'ERA a été prié de présenter les résultats intermédiaires de l'étude lors de la prochaine session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » prévue pour octobre 2011.

Entités chargées de la maintenance

Le représentant de l'ERA a informé la Commission d'experts du RID que la création d'un système de certification des entités chargées de la maintenance des wagons était décidée, et l'a également informée du projet de règlement européen correspondant.

Suite à la discussion, le représentant de l'ERA a été prié de fournir à la prochaine session de la Commission d'experts du RID des informations succinctes précisant si le système de certification aurait un impact sur les entreprises chargées de la maintenance des wagons-citernes sur la base du RID. Si tel était le cas, une réglementation devrait être introduite dans le RID. L'introduction de systèmes d'assurance qualité permettrait d'élaborer, pour les citernes des wagons-citernes, des exigences de qualité comparables à celles qui existent déjà par exemple pour les emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et récipients à pression.

Prochaine session

La 50^{ème} session de la Commission d'experts du RID se tiendra du 21 – 25.11.2011 en Suède.

Facilitation ferroviaire

Réunion constitutive de la Commission de la facilitation ferroviaire

L'OTIF à Berne donne le coup d'envoi

Berne, 16 novembre 2010

La Commission de la facilitation ferroviaire a tenu sa réunion constitutive le 16.11.2010.

Lors de cette réunion, les Etats membres de l'OTIF ont donné le coup d'envoi des travaux et suivi le Secrétariat de l'OTIF dans les domaines suivants :

- Orientation conceptuelle des travaux futurs
- Analyse de la situation de départ qui est à la base de l'approche retenue
- Programme de travail proposé pour 2010 – 2012.

A l'inverse d'autres organisations internationales, la Commission ne fonctionnera pas sur la base des informations recueillies par les Etats membres de l'OTIF, mais sur la base des travaux préparatoires du Secrétariat.

Au cours de quatre réunions complémentaires qui s'étaleront jusqu'à l'automne 2012, la Commission élaborera un catalogue des mesures qu'elle proposera à l'Assemblée générale comme programme d'action concret.

L'objectif est d'atténuer, voire d'éliminer entièrement les regrettables obstacles chronophages, qui constituent un frein au trafic eurasiatique.

Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

53^{ème} session

Genève, 4/5 octobre 2010

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) s'est réuni à Genève, les 4/5.10.2010, pour sa 53^{ème} session, qui s'est tenue sous la Présidence de M. Viardot (France) et sous la Vice-Présidence de M. Maillard (Belgique).

Conformément à la décision prise en 2009 sur les activités et le fonctionnement futur du WP.24 (cf. Bulletin 4/2009, p. 65), la session a été marquée par l'organisation d'un débat sur le thème suivant qui a été retenu pour la session : « **Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable** ». Ce débat a été animé par M. Boris Kluge (Directeur du « Promoting Center for Intermodal Transport » / « Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. » (SGKV)).

Sur la base des présentations¹ faites notamment sur le port de Duisbourg et le canal Seine-Nord-Europe ainsi que sur la base de deux documents de fonds, l'un préparé par la SKVG et l'autre par un groupe spécial d'experts de la CEE/ONU, le WP. 24 a examiné le rôle du transport intermodal par voie navigable et discuté des

¹ cf. <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>

mesures permettant d'accroître son attractivité et sa compétitivité de même que sa complémentarité avec la route et le rail dans le cadre d'une chaîne de transport continue, de porte à porte.

Parmi les autres points inscrits à l'ordre du jour de cette session du WP.24, l'OTIF accorde un intérêt tout particulier à la question du **rapprochement et de l'harmonisation des régimes de responsabilité civile**. La discussion a, une fois de plus, porté sur les nouvelles **Règles de Rotterdam**. Au cours de cette discussion, certaines délégations ont exprimé des doutes sur le fait que les Règles de Rotterdam donnent toutes les garanties de compatibilité et de complémentarité avec les instruments juridiques existants pour d'autres modes de transport (CMR, CIM, CMNI). Aussi le WP.24 a-t-il décidé de constituer un groupe informel d'experts (volontaires) qui préparera une note sur le champ d'application et sur les conséquences pratiques des Règles de Rotterdam en ce qui concerne les opérations de transport terrestre et intermodal paneuropéen n'incluant pas de transport maritime.

Pour finir, le WP.24 a décidé de renforcer les synergies avec d'autres groupes de travail de la CEE/ONU, et notamment avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). En 2011, il se réunira « back-to-back » avec le SC.2 pour examiner des questions d'intérêt commun telles que le rôle des terminaux.

Groupe de travail des transports par chemin de fer

64^{ème} session

Vienne, 18/19 novembre 2010

Pour sa 64^{ème} session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) s'est réuni, les 18/19.11.2010, à Vienne, sur invitation du Gouvernement autrichien et de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). La Présidence était assurée par M. Kulesza (Pologne) et la Vice-Présidence par M. Groot (Pays-Bas).

Outre une représentante de l'OTIF, des délégués de 20 Etats ainsi que des représentants de la Commission européenne, du projet TER, de l'OSJD, du CIT et de l'UIC ont participé à cette session.

Le SC.2 a, entre autres, traité les questions suivantes qui figurent régulièrement à son ordre du jour : accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), projet TER, corridors de transport

Europe-Asie et facilitation du transport ferroviaire international.

Le Président de l'équipe spéciale (« Task force ») chargée de la **sûreté des chemins de fer** a informé le SC.2 des activités de suivi des recommandations¹ formulées en la matière lors de la 63^{ème} session (cf. Bulletin 4/2009, p. 64). Le SC.2 a décidé de réexaminer les activités présentes et les travaux futurs dans ce domaine en fonction des conclusions du Forum de la CEE/ONU sur la sûreté des transports intérieurs qui s'est tenu, le 31.01.2011, à Genève.

En matière de **facilitation du transport ferroviaire international**, le **SC.2 a surtout pris note des activités menées dans** d'autres enceintes, qu'il s'agisse des récents développements en ce qui concerne la nouvelle Annexe 9 de la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (cf. Bulletin 2/2010, p. 49/50), de l'état d'avancement du projet de lettre de voiture CIM/SMGS ou encore de la tenue de la session constitutive de la Commission de la facilitation ferroviaire de l'OTIF.

Le SC.2 a adopté, moyennant quelques modifications mineures, la note de synthèse² sur **l'unification du droit ferroviaire** qui a été établie par le Groupe informel d'experts créé à cet effet lors de la 63^{ème} session (cf. Bulletin 4/2009, p. 65). Il va sans dire que l'OTIF a très activement participé aux travaux de ce Groupe informel d'experts, qui s'est réuni à trois reprises en 2010. Compte tenu de la complexité de cette question, notamment sur le plan juridique et institutionnel, ainsi que de la disparité des régimes juridiques existants, que ce soit au niveau national, au niveau régional ou au niveau international, dans la région paneuropéenne et au long des corridors de transport ferroviaire eurasiatiques, il est prévu de s'engager progressivement, étape par étape, sur la voie de l'harmonisation ou de l'unification du droit de transport ferroviaire. Trois étapes principales sont envisagées à cet effet :

- à court terme, un instrument tel que « Mémoire d'entente »/résolution/déclaration sur les

¹ cf. <http://www.unece.org/trans/doc/2009/sc2/ECE-TRANS-SC2-63-inf01e.pdf>

² cf. <http://www.unece.org/trans/doc/2011/itc/ECE-TRANS-2011-03e.pdf>

conditions générales des contrats de transport ferroviaire eurasiatique ;

- à moyen terme, des Règlements types pour le transport international ferroviaire ;
- à long terme, une Convention sur le transport international ferroviaire.

Le SC.2 a, par ailleurs, décidé, de transmettre cette note de synthèse au Comité des transports intérieurs, qui se réunira début mars 2011, afin que les travaux prévus dans le cadre de la première étape puissent être rapidement lancés. Le SC.2 réexaminera ultérieurement, et à la lumière des résultats obtenus à l'issue de cette première étape, les travaux envisagés à moyen et à long terme. Le Comité des transports intérieurs décidera de la mise en œuvre des étapes à moyen et à long terme après achèvement de la première étape.

Le SC.2 invitera, enfin, le Comité des transports intérieurs à approuver la note de synthèse, y compris la constitution d'un Groupe d'experts auquel participeront l'OTIF, le CIT et l'OSJD, qui travailleront en parallèle à l'élaboration des conditions générales des contrats de transport eurasiatique.

Lors de sa prochaine session, le SC.2 réexaminera les travaux menés, le projet de « Mémoire d'entente » ou de tout instrument similaire qui aura été préparé par le Groupe d'experts ainsi que les conditions générales contractuelles sur lesquelles il repose, afin qu'il soit ouvert à signature lors de la session du Comité des transports intérieurs en 2012.

Jurisprudence

Hof van Beroep te Antwerpen

Arrêt du 15 juin 2009 ¹

Le transporteur qui invoque son exonération de responsabilité à la suite d'une perte (vol) ne peut se prévaloir du fait que la nature précise des marchandises chargées dans un conteneur scellé ne lui a pas été communiquée.

cf. article 17, al. 2 CMR²

¹ N° 2008/AR/1352

² Une disposition comparable figure à l'article 23, § 2 CIM.

(Extrait de: Droit européen des transports, n 2-2010, p. 199/200 – Texte de l'arrêt en néerlandais. Ténor adapté sur le plan rédactionnel)

Cour de Cassation (France)

Arrêt du 16 novembre 2010 ¹

Responsable des dommages subis par les voitures chargées sur des wagons en stationnement depuis plusieurs jours, le transporteur ne peut invoquer l'accord limitant à 50% l'indemnisation des avaries extérieures. ²

En effet, en maintenant les véhicules sans protection durant plusieurs jours alors que les bulletins météo laissaient augurer de violents orages, le transporteur ferroviaire a commis une faute lourde.

Cf. article 133-1 du Code de commerce français

(Extrait de : Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3343/2010, p. 705)

Bibliographie

Kunz, Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire) : Recueil systématique commenté des lois allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles, maison d'édition Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 27^{ème} livraison complémentaire (août 2010) et 28^{ème} livraison complémentaire (novembre 2010)

¹ Instance précédente : Cour d'Appel de Versailles, arrêt du 02.07.2009, cf. Bulletin 1/2010, p. 18 et s.

² En trafic international, un accord prévoyant que le transporteur limite son obligation de réparer le préjudice causé à 50 % des avaries extérieures, devrait être apprécié à la lumière de l'article 5 CIM : si le transporteur était exonéré de sa responsabilité conformément à l'article 23, § 2 CIM (par exemple en raison de circonstances inévitables) ou si la présomption selon l'article 23, § 3 CIM (par exemple survenance de l'avarie en raison d'un risque particulier tel que le transport en wagons découverts) n'était pas réfutée, il s'agirait d'un accord licite, qui profiterait au client (extension de la responsabilité). Si l'avarie survenue dans la période de responsabilité ne relevait ni d'une cause selon l'article 23, § 2 ni de l'article 23, § 3 CIM, cet accord serait sans effet et nul de surcroît, conformément à l'article 5 CIM, puisqu'il limiterait la responsabilité du transporteur.

L'ouvrage de base est paru en 1994 (cf. Bulletin 1/1995, p. 18) et a été régulièrement actualisé au travers de livraisons complémentaires (pour les derniers compléments, cf. Bulletin 2/2010, p. 54). Outre l'éditeur, une vingtaine d'autres auteurs collaborent au projet.

Fort de ses quatre tomes, le Recueil couvre tous les aspects du droit ferroviaire applicable. Il est constitué, en majorité, de lois et autres dispositions nationales allemandes, mais on y trouve aussi des dispositions européennes et internationales.

La 27^{ème} livraison est principalement constituée des versions actualisées de lois et ordonnances allemandes relatives au rail, dont la loi générale sur les chemins de fer [Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)], l'ordonnance sur les marchandises dangereuses dans le transport routier, ferroviaire et par voie de navigation intérieure [Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)] et l'ordonnance sur le trafic ferroviaire [Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)]. Les dernières moutures de l'AEG et de l'EVO prennent en compte le règlement (CE) N° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, ce qui permet à l'utilisateur de bien délimiter les domaines d'application du règlement de la CE, d'une part, et de l'AEG et de l'EVO, d'autre part.

La nouvelle version de l'ordonnance sur les marchandises dangereuses dans le transport routier, ferroviaire et (nouveau) par voie de navigation intérieure [Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt] (juin 2009) clarifie et met nettement en lumière, grâce à une nouvelle articulation systématique (ce qui n'était pas le cas de la version de novembre 2006), les compétences de diverses autorités en matière de transports de marchandises dangereuses et les obligations des différents intervenants (expéditeur, transporteur, destinataire, chargeur, conditionneur, remplisseur, etc.). La 28^{ème} livraison contient la version, modifiée en août 2010, de cette ordonnance.

La partie « Droit européen » reproduit la version consolidée de la directive du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE dans la version de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil).

La 28^{ème} livraison se contente d'actualiser la partie « Droit européen ».

Le Recueil systématique *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire) est un outil de travail pratique pour les experts ferroviaires. Ses rubriques astucieuses amènent l'utilisateur rapidement et de manière fiable aux informations

dont il a précisément besoin sans jamais lui faire perdre le fil en dépit de la masse d'informations proposées.