



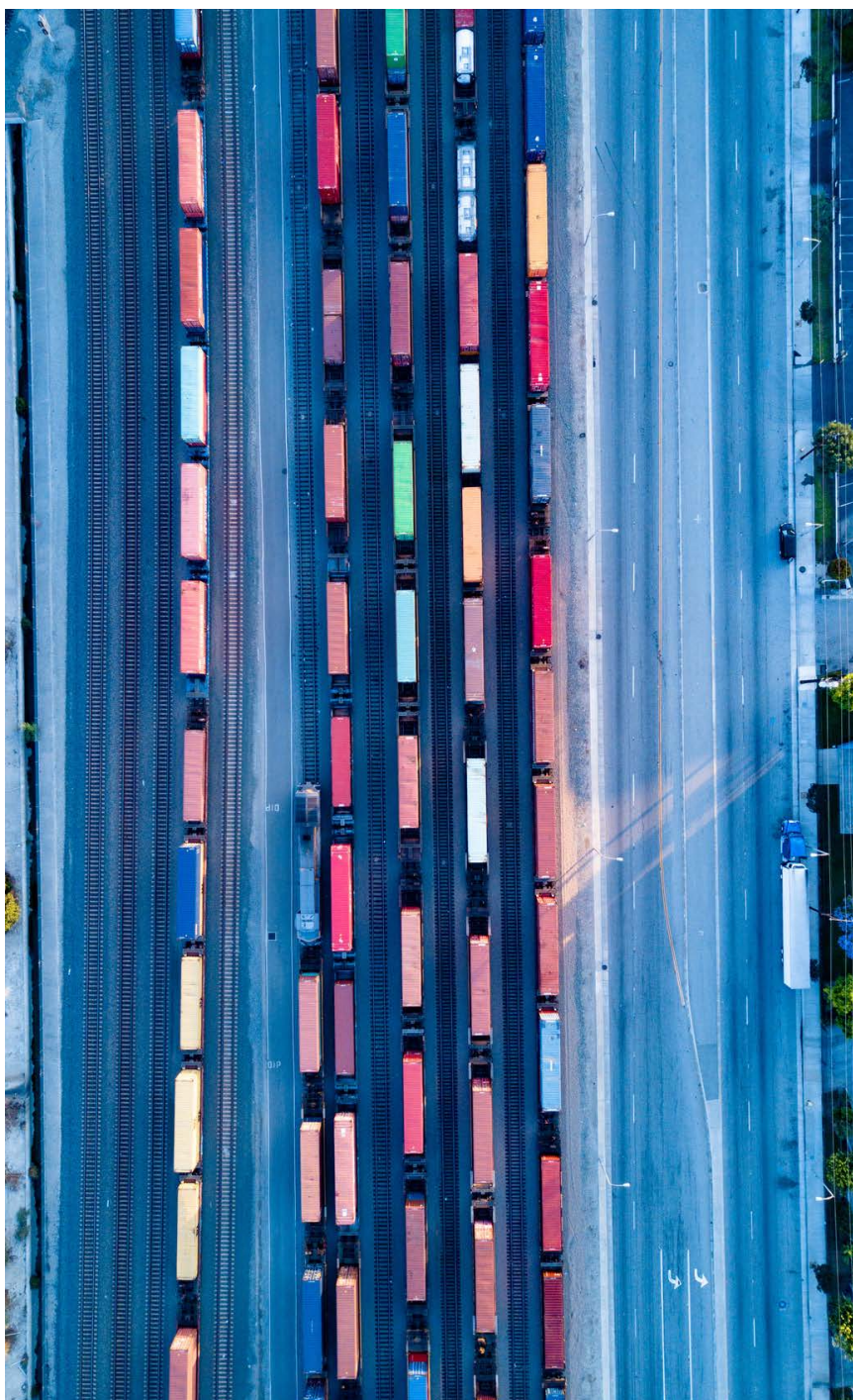
Bulletin

125^e année : n° 2/2017

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 Célébrer une collaboration
- 5 Une expérience enrichissante

COTIF

- 6 Modification de la procédure de révision de la COTIF

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 7 L'Organisation de coopération économique à Bakou
- 7 La ligne à grande vitesse Casablanca-Tanger : un séminaire international pour un grand projet
- 8 L'International Career Day 2017

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 9 Conclusions du groupe de travail RID/ATMF
- 11 Le registre national des véhicules (RNV), condition nécessaire pour le trafic international : le RNV aujourd'hui et demain

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 13 Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 13-17 mars 2017)

DROIT DES TRANSPORTS

- 17 Un modèle pour créer de nouveaux services pour le rail : l'exemple du transport de colis entre la Chine et l'Europe
- 20 Compétence judiciaire - Arrêt de l'Oberlandesgericht du Brandebourg du 27 février 2014 (12 U 10/13)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Valerio Compagnone OTIF
Iris Petra Gries OTIF
www.alle-lkw.de

Vidéos

www.unece.org



Le Secrétariat continue à développer ses partenariats. Il est frappant de voir que le transport ferroviaire devient de plus en plus important pour les services à construire entre l'Europe et l'Asie. C'est évidemment dû aux avantages classiques de ce mode de transport : rapidité et faibles émissions. C'est aussi dû au développement progressif, mais aujourd'hui extrêmement puissant des énergies renouvelables.

La part du solaire et de l'éolien ne cesse d'augmenter dans le mix énergétique. Remplir les objectifs de la COOP 21 supposera de construire une structure nouvelle pour les réseaux énergétiques : une production décentralisée, par nature intermittente, et un réseau de transport flexible. La nouvelle route de la soie peut être considérée à travers ce prisme. Il faudra non seulement construire le réseau de transport proprement dit, mais aussi son alimentation en énergie électrique sur des ressources renouvelables.

C'est un défi considérable.

Pour l'OTIF, il s'agit, à notre place, celle des règles commune pour le transport ferroviaire, d'anticiper ces évolutions. D'une part, nous continuons notre effort pour que nos contrats ferroviaires soient compatibles avec ceux de l'OSJD, grâce à la lettre de voiture commune CIM/SMGS notamment. D'autre part, il nous semble essentiel de rendre aussi commodes et efficaces que possible les interfaces du transport ferroviaire : avec les autres modes de transport, mais aussi avec d'autres composantes essentielles comme les douanes, les échanges de données, etc.

L'article de ce bulletin consacré au projet de transport de colis entre l'Europe et l'Asie offre ainsi à la fois un exemple concret et une proposition de méthode pour s'attaquer à la question des interfaces.

François Davenne

CÉLÉBRER UNE COLLABORATION

La Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) célèbre cette année son 70^e anniversaire et c'est avec joie que l'OTIF et son Secrétariat se sont joints aux célébrations organisées le 21 février 2017 pour les 70 ans du Comité des transports intérieurs (CTI).

En 1962, lors du 70^e anniversaire de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (ancêtre de l'OTIF), M. Le Vert, alors directeur de la division des transports de la CEE-ONU, rendait hommage à « la coopération efficace et étroite entre les fonctionnaires des deux organisations ».

Cette année 2017, l'OTIF, à son tour, a souhaité s'associer à l'anniversaire du CTI et a proposé de prêter ses archives dans le cadre de l'exposition retraçant l'histoire de ce comité.

C'est ainsi qu'une quinzaine de documents d'archives de l'OTIF ont été exposés dans la « Salle des Pas Perdus » au siège des Nations unies à Genève.

Ces documents retraçaient la coopération des deux organisations : comment par exemple, en amont de la création du CTI, l'OTIF a partagé l'expérience du mode ferroviaire qui était déjà internationalement structuré, puis comment, s'en inspirant, la CEE-ONU a innové et structuré avec succès le mode routier.

Plus tard, dans le domaine des marchandises dangereuses, la coopération s'est consolidée avec la Réunion commune ; la division des transports s'est inscrite dans la multimodalité.

Grâce aux travaux linguistiques de la CEE-ONU, la traduction russe du RID



basée sur la traduction russe de l'ADR a pu aboutir à la compatibilité entre l'annexe 2 au SMGS (OSJD) et le RID (OTIF).

Le Secrétariat de l'OTIF se félicite de cette exposition qui illustre les origines de la coopération renforcée et actuelle qui existe entre les deux organisations.



UNE EXPÉRIENCE ENRICHISSANTE

Être sélectionnée pour le programme de formation de l'OTIF comme représentante de la Serbie a été pour moi un honneur. Je suis ravie que ce programme ait été organisé au moment de la présidence de la Serbie au Comité administratif. En effet, cette présidence est la preuve que les autres États membres reconnaissent l'implication et le dévouement de mon pays et de mes collègues de la direction des chemins de fer pour l'harmonisation des réglementations ferroviaires internationales.

Titulaire d'un master d'économie, je suis employée par la direction nationale serbe des chemins de fer comme conseillère pour les questions financières et de réglementation et pour la coopération internationale.

Mes trois mois de stage au sein du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF ont été merveilleux.

J'ai eu la chance de faire partie de l'incroyable équipe d'experts dirigée par Bas Leermakers, qui m'a aidée à me faire une idée générale des activités ferroviaires et à avoir les connaissances nécessaires à la bonne application de la COTIF. Je voudrais le remercier de m'avoir patiemment transmis son extraordinaire savoir et d'avoir soutenu toutes mes initiatives personnelles.

Au cours du programme, j'ai eu l'occasion de vivre l'ensemble du processus d'organisation d'une réunion

de l'OTIF (31^e WG TECH à Rome), en commençant par la préparation des documents de travail pour finir par l'envoi du procès-verbal provisoire aux participants.

Même si sa procédure d'adhésion à l'UE et l'harmonisation de sa législation avec les directives de l'UE sont en cours, la Serbie accorde une grande valeur à son appartenance à l'OTIF dans la mesure où tout son trafic international par chemins de fer est organisé selon la COTIF.

Au vu de l'importance de la COTIF pour la République de Serbie, il est absolument primordial qu'elle y soit comprise et correctement mise en œuvre dans la pratique et ce stage y contribuera certainement.

Les connaissances que j'ai acquises en travaillant au Secrétariat de l'OTIF sont utiles dans mes activités quotidiennes et serviront assurément à la promotion de l'OTIF dans mon pays, avec l'organisation d'une future réunion du WG TECH à Belgrade. De plus, l'expérience acquise à l'OTIF pourrait aider à améliorer les procédures de la direction serbe des chemins de fer, par exemple avec le *knowledge management* qui a de toute évidence eu des effets positifs pour l'OTIF.

Au-delà de mon indéniable évolution professionnelle, il importe de noter que le programme a également favorisé mon développement personnel. J'ai pu voir comment une organisation internationale influençait la lé-



gislation de 50 pays différents, ce qui m'a fait grande impression. Tout était nouveau pour moi, de mes collègues et du pays aux questions abordées et tâches réalisées. Ce fut une excellente occasion de perfectionner mes compétences linguistiques ainsi que d'apprendre à connaître d'autres cultures et différentes méthodes de travail en général. Tous mes collègues du Secrétariat de l'OTIF, et pas seulement du département technique, étaient très ouverts à la coopération et ont essayé de répondre à toutes mes questions.

J'aimerais tous les remercier pour leur chaleureux accueil qui a participé de cette expérience tout simplement inoubliable.

J'espère que ce n'est là que le début d'une coopération efficace et inouïe.

Jana Cirković

MODIFICATION DE LA PROCÉDURE DE RÉVISION DE LA COTIF

Le nouveau groupe de travail « Modification de la procédure de révision de la COTIF » s'est réuni les 3 et 4 mai 2017 à Berne.

Une vingtaine de personnes étaient présentes, au nombre desquels les représentants de l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, la France, la Grèce, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Serbie et la Suisse. Participaient également des représentants de la Commission européenne et de l'Union postale universelle (UPU), ainsi que des représentants de l'Association européenne des

gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM) et de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

Le groupe s'est essentiellement intéressé à la question de l'entrée en vigueur des modifications de la COTIF et de certains articles des appendices qui sont soumis à une procédure particulièrement longue et complexe. Sur la base d'une étude très complète de M^{me} Brölmann, du département de droit international de l'université d'Amsterdam, le groupe a pu examiner en détail nombre de propositions

d'amélioration visant à rendre le rythme d'évolution de la COTIF compatible avec les exigences du secteur.

Le Secrétariat remercie vivement M^{me} Brölmann pour sa présence et ses interventions de grande qualité au sein du groupe de travail. Il remercie également M. Filho, directeur des affaires juridiques de l'UPU, qui a expliqué avec beaucoup de clarté les solutions développées par l'UPU sur des sujets similaires.

François Davenne



L'ORGANISATION DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE À BAKOU

Les 17 et 18 avril, l'Organisation de coopération économique (OCE) a co-organisé avec les Chemins de fer azerbaïdjanais (ADY), la 13^e réunion des directeurs des autorités ferroviaires des États membres de l'OCE à Bakou. La grande majorité des compagnies et autorités ferroviaires des États membres de l'OCE a participé. L'OCE compte parmi ses États membres l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan, le Pakistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et la Turquie.

Monsieur Kuzmenko, chef du département juridique, s'est rendu à Bakou pour y représenter l'OTIF. À titre d'observateurs, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Paci-

fique des Nations unies (CESAP-ONU) étaient également présentes, tout comme la Banque islamique de développement.

Durant cette réunion, M. Kuzmenko a eu l'occasion de présenter les dernières actualités de l'OTIF pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Une délégation chinoise avait été spécialement invitée pour présenter ses derniers projets et plans pour le secteur ferroviaire. Ces projets, dont la vocation est de connecter l'Europe et l'Asie, ont intéressé au plus haut point les États membres de l'OCE. Des échanges et discussions ont suivi la présentation.



LA LIGNE À GRANDE VITESSE CASABLANCA-TANGER : UN SÉMINAIRE INTERNATIONAL POUR UN GRAND PROJET

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, s'est rendu au Maroc pour intervenir lors de la 6^e édition du séminaire international sur la sécurité et la sûreté.

L'événement organisé par l'Office national des chemins de fer (ONCF) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), sous le haut patronage de Sa Majesté le roi du Maroc Mohammed VI, se tenait du 19 au 21 avril

2017 à Tanger.

Cette 6^e édition intitulée « Le système ferroviaire à grande vitesse : les défis d'une exploitation plus sûre » a permis aux 200 participants d'échanger sur leurs expériences et bonnes pratiques à propos des systèmes à grande vitesse.

Le Maroc, État membre de l'OTIF depuis 1965, possède le premier ré-

seau ferroviaire d'Afrique en termes de longueur des lignes et de trafic. Il va être le premier pays à y exploiter une ligne à grande vitesse

Dans ce contexte, M. Davenne a rappelé les avantages en termes de sécurité que présente la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et particulièrement les appendices ATMF et APTU sur l'interopérabilité technique. Il a également souligné l'utilité de l'appendice CIM pour le fret dans le cadre du développement des transports intermodaux fer-mer, en particulier entre les grands ports marocains comme Tanger et les ports européens.

Enfin, il a vivement invité les experts marocains et tunisiens à participer à la Commission d'experts techniques de l'OTIF ainsi qu'aux travaux sur le nouvel appendice concernant l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne.



L'INTERNATIONAL CAREER DAY 2017

Pour la première fois, l'OTIF a participé à l'*International Career Day* organisé par le département fédéral des affaires étrangères suisse (DFAE), dont c'était la 14^e édition. À l'occasion du 15^e anniversaire de l'adhésion de la Suisse à l'Organisation des Nations unies, cet événement lancé à Lausanne s'est cette fois-ci tenu à Berne dans le but d'attirer davantage d'étudiants germanophones. Cette journée s'adressait aux jeunes diplômés et étudiants disposant d'une expérience professionnelle qui envisagent une carrière dans une organisation internationale.

Invitée par le DFAE, l'OTIF comptait parmi les 60 organisations internationales participantes qui ont présenté les carrières qu'elles proposent. Plus de 1100 visiteurs étaient au rendez-vous.

M. Ghosébasha Gaffar, chef du département administratif et financier, et M^{me} Ruth Waber, assistante RH, y tenaient le stand d'information de l'OTIF.

L'événement a été un franc succès, au vu non seulement des quelques 65 discussions directes menées avec de jeunes étudiants motivés, mais aussi en termes de promotion de l'OTIF et d'échanges avec les spécialistes RH d'autres organisations. Les discussions avec les visiteurs allaient de questions telles que « Qu'est-ce que l'OTIF ? » à des conversations très intéressantes et prometteuses avec de potentiels candidats pour la vacance anticipée. L'accent a été mis sur une approche ouverte et une grande implication dans des discussions approfondies avec les visiteurs, dont beaucoup sauront dé-



sormais ce qu'est l'OTIF et ce qu'elle fait.

Ghosébasha Gaffar et Ruth Waber

CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL RID/ATMF

En raison de sa grande sûreté, le transport ferroviaire est un très bon choix pour l'acheminement des marchandises dangereuses. Énoncées dans les APTU et ATMF, les dispositions générales pour les véhicules ferroviaires visant à assurer la sécurité des transports peuvent cependant ne pas suffire pour le transport de certaines marchandises très dangereuses. Des mesures supplémentaires pour les véhicules sont ainsi prescrites par le RID afin d'empêcher ou d'atténuer les conséquences des déraillements et collisions. Dans cette optique, un groupe de travail a été chargé de trouver des solutions pour veiller à l'harmonisation des dispositions du RID pour les véhicules avec les APTU et ATMF et à l'efficacité de l'évaluation de leur conformité.

Quelles sont ses conclusions et qu'est-ce qui va changer ?

Sur la base d'une étude menée en mars 2013 et analysant les interactions et la cohérence entre la législation ferroviaire et la législation sur les marchandises dangereuses, la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont institué le « Groupe de travail RID-ATMF » chargé d'étudier les possibles incohérences entre le RID et la législation ferroviaire générale. La composition du groupe, auquel les présidents de la Commission d'experts du RID et de la Commission d'experts techniques (CTE) ont également participé, était équilibrée entre les experts de ces deux domaines juridiques.

Co-présidé par les Pays-Bas et le Royaume-Uni, le Groupe de travail RID-ATMF s'est réuni à trois reprises à Berne en 2016 et une fois à Bruxelles en février 2017. À sa dernière réunion, il est convenu d'un rapport final publié en trois langues sur le site internet de l'OTIF (comme document de travail pour la 10^e session de la CTE).

Le Groupe de travail RID-ATMF a constaté que le processus général de coordination entre la législation pour les marchandises dangereuses et la législation ferroviaire générale était complexe et impliquait différents

groupes de travail et organes décisionnaires. Le RID est harmonisé avec la réglementation pour les autres modes de transport via le Règlement type de l'ONU, afin de permettre le transport intermodal de marchandises dangereuses. Parallèlement, les APTU et ATMF sont harmonisées avec la législation ferroviaire de l'UE afin de garantir l'interopérabilité en trafic ferroviaire.

Malgré la complexité de ces deux domaines juridiques, il importe que la Commission d'experts du RID et la CTE coopèrent pour continuer à respecter leurs objectifs. Or, à l'heure actuelle, il n'existe aucun mécanisme de coordination formel entre ces deux commissions.

Le Groupe de travail RID-ATMF a recommandé l'institution d'un « groupe mixte d'experts pour la coordination », qui coordonnera l'harmonisation actuelle et future des réglementations et mettra en œuvre ses conclusions.

Il est également convenu que les aspects concernant les véhicules dans le RID, les STI et les PTU devaient être discutés en priorité. Un certain nombre d'exigences pour les véhicules sont actuellement définies dans le RID et le Groupe de travail a estimé qu'un meilleur processus de coordination

Les objectifs du RID, des APTU et ATMF

Le RID fixe des dispositions pour la sécurité et l'efficacité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et veille à ce que les envois RID soient acceptés par les parties ferroviaires contractantes et dans les autres modes de transport harmonisés avec le RID. À cet effet, la Commission d'experts du RID adapte les dispositions harmonisées établies pour le trafic international par la réunion commune CEE-ONU - OTIF pour le rail, la route et la navigation intérieure pour les régions de la COTIF et de la CEE-ONU.

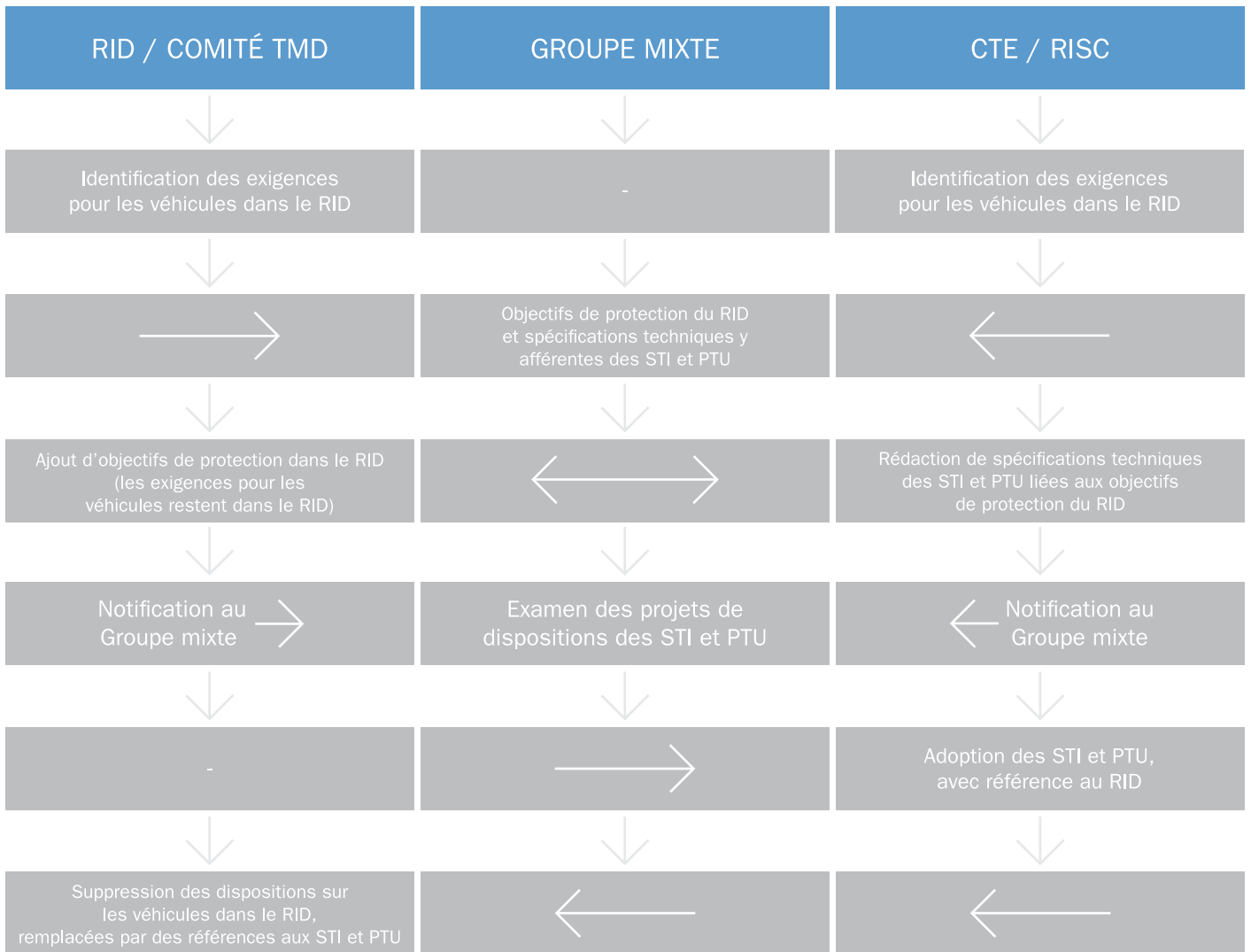
La plupart des exigences structurelles pour les wagons-citernes concernent les citernes, mais le RID impose aussi une protection supplémentaire pour le véhicule qui vise à protéger la citerne et permet le transport en sécurité de certaines matières particulièrement dangereuses.

La législation ferroviaire générale, c'est-à-dire les ATMF et APTU de la COTIF, énonce des règles d'approbation et d'utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international.

Les dispositions techniques pour les véhicules ferroviaires et leur utilisation sont énoncées dans les PTU, lesquelles sont adoptées par la Commission d'experts techniques (CTE).

Ces dispositions doivent être cohérentes, pouvoir être évaluées et, dans la mesure du possible, ne pas imposer de solutions techniques exclusives, afin de permettre l'innovation.

En pratique, la plupart des dispositions des PTU décidées par la CTE sont des « transpositions » des exigences définies pour les chemins de fer de l'UE dans les STI.



permettrait d'y conserver les « objectifs de protection » de ces exigences, tandis que les spécifications techniques devraient, elles, être formulées dans les STI et PTU. Une procédure idoine en six étapes a été mise au point, synthétisée dans le diagramme ci-dessus.

En 2017, les conclusions du Groupe de travail RID-ATMF seront présentées aux quatre comités et commissions impliqués (Commission d'experts techniques et Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et comités du RID du côté de l'OTIF et comités RISC et TMD du côté de l'UE). Une fois

les conclusions approuvées, le groupe mixte sera institué et la procédure en six étapes pourra être lancée.

Bas Leermakers



LE REGISTRE NATIONAL DES VÉHICULES (RNV), CONDITION NECESSAIRE POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL : LE RNV AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Comment les autorités étatiques et entreprises ferroviaires obtiennent-elles les informations essentielles concernant chaque véhicule en trafic international ? Le véhicule utilisé est-il admis à l'exploitation dans un État particulier ? Qui est son ECE ? Qui est son détenteur ? Existe-t-il des restrictions quant à son utilisation ?

Tous les véhicules ferroviaires admis à l'exploitation doivent être enregistrés dans le RNV et l'échange de données à leur endroit est possible grâce au registre virtuel des véhicules (RVV). L'Union européenne a commencé la mise au point du registre européen des véhicules, qui aura des répercussions sur ce RVV. Quelles en seront les conséquences pour l'OTIF ?

La finalité des registres de véhicules

Les registres nationaux de véhicules sont établis afin de fournir des informations-clés sur chaque véhicule ferroviaire exploité à l'international entre les États parties de l'OTIF. Avant sa première utilisation, le véhicule doit être admis à l'exploitation (autorisé) conformément aux ATMF par l'autorité compétente de l'État partie concerné. Une fois admis, il est ensuite enregistré dans le registre national des véhicules (RNV) de l'État ayant procédé à son admission. Les admissions complémentaires dans d'autres États sont également consignées dans le registre de l'État de la première admission¹.

En plus des nouveaux véhicules, les véhicules existants qui ont précédemment été admis à l'exploitation, conformément aux exigences techniques du RIC ou du RIV² par exemple, doivent eux aussi être enregistrés dans le RNV. En fonction de leur législation nationale, les États parties peuvent également inclure dans leur RNV les véhicules admis au seul trafic national.

La Spécification du RNV et le RVV-CE

En vertu de l'article 13 des ATMF, tout État partie est tenu de créer et de mettre en œuvre un registre national des véhicules ferroviaires. Dans le droit de l'Union européenne, des dispositions équivalentes sont prévues dans la décision de la Commission n° 2007/756/CE du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules et dans ses modifications³.

Afin que les utilisateurs puissent consulter les données de tous les RNV depuis un point d'accès unique, ces derniers doivent être connectés au registre virtuel des véhicules (RVV), moteur de recherche centralisé conçu et hébergé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ensemble, les RNV et le RVV constitue le registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV-CE). En pratique, grâce au RVV-CE, les informations relatives à tous les véhicules admis au trafic international sont à la disposition de tous les utilisateurs des registres (entreprises ferroviaires, détenteurs, ECE, gestionnaires d'infrastructure et autorités nationales). Cela a son im-

portance puisqu'en trafic international, de fret en particulier, les véhicules sont fréquemment échangés par les entreprises ferroviaires, toutes devant avoir accès aux informations enregistrées sur les véhicules exploités.

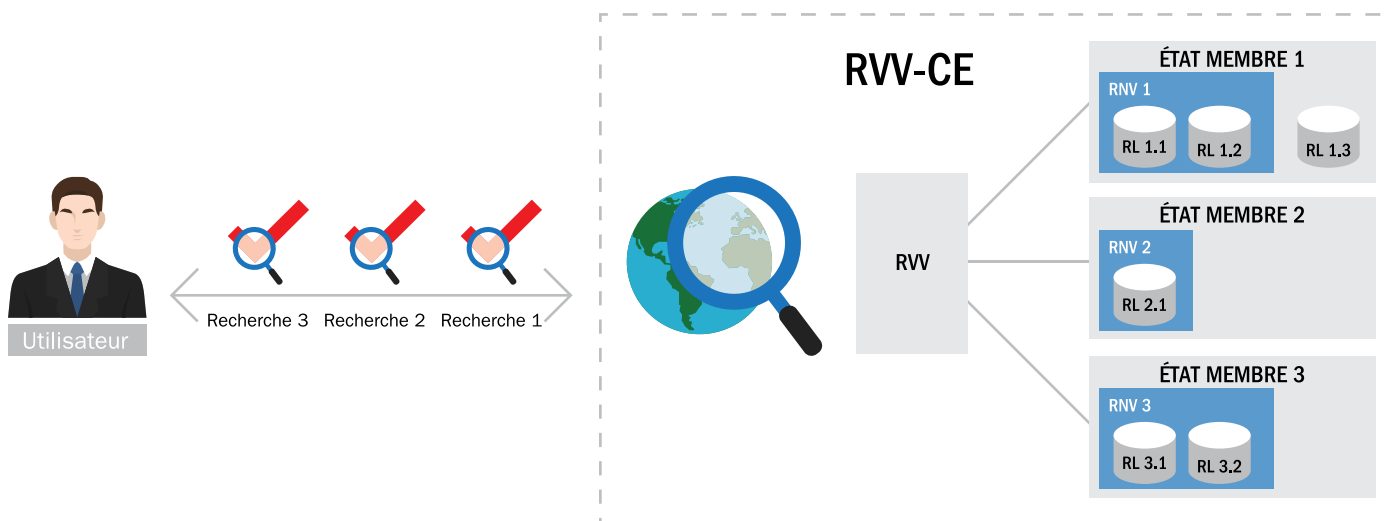
Au vu de la rapide numérisation des chemins de fer, il devient crucial de disposer de registres corrects. Malheureusement, certains États parties de l'OTIF n'ont toujours pas rempli leur obligation de créer un RNV et de le connecter au RVV-CE alors que les délais prévus couraient respectivement jusqu'au 1^{er} septembre 2013 et jusqu'au 1^{er} décembre 2013. Le trafic international avec des véhicules provenant de ces États pourrait devenir de plus en plus difficile, voire impossible. En effet, si un véhicule n'est pas enregistré dans un RNV, il n'y a pas de contrôle possible des données le concernant et les entreprises ferroviaires ou autorités nationales pourraient donc décider de l'exclure du trafic international. Les États qui n'ont pas encore créé leur RNV peuvent contacter le Secrétariat s'ils désirent obtenir son assistance au sujet des spécifications ou des contacts pouvant leur apporter de l'aide.

¹ Informations inscrites dans le champ n° 11 du RNV 2015.

² C'est-à-dire les « solutions techniques » telles que définies par les chemins de fer dans le cadre de l'UIC.

³ Décision de la Commission n° 2007/756/CE du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, modifiée en dernier lieu par la décision n° 2012/757/UE du 14 novembre 2012.

Figure 1 : RL : registre local ; RNV : registre national des véhicules ; RVV : registre virtuel des véhicules



Teneur des RNV

Les informations suivantes sont incluses dans les RNV : identification des États dans lesquels le véhicule a été autorisé et autorités compétentes l'ayant autorisé, état des données d'autorisation (certificats valides, suspendus ou retirés) et référence éventuelle aux déclarations de vérification, identité du propriétaire et du détenteur du véhicule, restrictions liées à la construction (p. ex. gabarit, charge à l'essieu), identité de l'ECE et données sur la maintenance et l'exploitation échangées avec l'ECE.

Les États peuvent choisir d'utiliser le modèle de RNV, disponible auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ou de créer un RNV personnalisé en fonction de leurs besoins propres. Par exemple, le RNV suisse est personnalisé et contient également les véhicules ne circulant pas sur les grandes lignes, comme les véhicules pour voie étroite, les tramways et les véhicules à crémaillère. Même s'ils conçoivent leur propre RNV personnalisé, les États doivent veiller à ce que celui-ci soit bien connecté au RVV-CE.

La procédure d'enregistrement

Avant que le véhicule ne soit utilisé pour la première fois, mais après émission de son certificat d'exploitation par l'autorité compétente, le détenteur soumet à l'entité responsable de l'enregistrement, qui est dans la plupart des cas l'autorité compétente⁴, une demande d'enregistrement du véhicule dans le RNV. Sur la base de cette demande⁵, l'entité d'enregistrement attribue au véhicule un numéro unique d'immatriculation conformément à la PTU Marquage 2015 et l'enregistre dans le RNV. Ce numéro est bien souvent réservé à l'avance pendant la procédure de certification. Dernière étape, le détenteur inscrit le numéro sur le véhicule, terminant ainsi la procédure d'admission technique à l'exploitation du véhicule ferroviaire.

Si un ou plusieurs éléments enregistrés dans le RNV connaissent des modifications (changement d'ECE, détenteur, état des données d'autorisation, etc.), le détenteur doit immédiatement en informer l'entité responsable de l'enregistrement, qui prend alors les mesures nécessaires pour garantir l'exactitude des données entrées dans le RNV.

Le futur registre européen des véhicules

Par suite du 4^e paquet ferroviaire de l'UE, le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer va être renforcé. Elle servira entre autres de « guichet unique » pour les autorisations internationales de véhicules. Autre décision de ce train de mesure, un registre européen unique des véhicules sera créé, qui devra être opérationnel avant le 16 juin 2021 et dans lequel l'Agence enregistrera les véhicules qu'elle a autorisés. Un registre unique a l'avantage de faciliter le travail des utilisateurs des registres et de réduire les charges administratives et les coûts pour les États membres. Aux fins de la mise en œuvre du registre européen, la Commission européenne a demandé à l'Agence d'instaurer un groupe de travail ad hoc pour la mise au point des spécifications techniques et fonctionnelles du registre et la réalisation d'une analyse coûts-avantages appropriée. Cela permettra l'incorporation des RNV, dans le but d'offrir à tous les utilisateurs une interface harmonisée pour l'enregistrement des véhicules et la gestion des données.

⁴ Ou l'autorité nationale de sécurité (ANS) au sein de l'UE.

⁵ Le certificat d'exploitation porte sur le véhicule et le détenteur est l'entité titulaire de ce certificat. Lorsque le droit de disposition du véhicule est transféré, le certificat initialement délivré au demandeur doit être remis.

La participation du Secrétariat de l'OTIF au projet de registre européen

Dans la mesure où le projet de registre européen pourrait avoir des répercussions sur les connexions existantes entre les RNV des États de l'OTIF non membres de l'UE et ceux des États membres de l'UE, et notamment sur le RVV-CE, le Secrétariat de l'OTIF suit de près les travaux du groupe de travail de l'Agence sur le registre européen.

Par suite de ses interventions et au vu des réactions du groupe de travail, le Secrétariat de l'OTIF est convain-

cu que les intérêts des États non membres de l'UE seront dûment pris en considération notamment :

- en veillant à la compatibilité du registre européen avec les différents RNV connectés des États de l'OTIF non membres de l'UE,
- en limitant l'utilisation des RNV à des fins administratives (et non d'exploitation) uniquement liées aux responsabilités des autorités,
- en tenant compte des contributions des États membres de l'UE au sujet de l'attribution de nouveaux codes de restriction,
- en clarifiant comment les enregistrements de véhicule peuvent être

transférés entre les registres de véhicules de deux États différents,

- en mettant à jour les guides conjoints de l'OTIF et de l'UE (p. ex. guide d'application sur le registre des MDV).

Le Secrétariat de l'OTIF va continuer à suivre tous les développements sur la question et travaillera avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer à la facilitation du trafic international, en gardant à l'esprit et en représentant les intérêts de ses États membres non membres de l'UE.

Dragan Nešić

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE | MARCHANDISES DANGEREUSES

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (BERNE, 13-17 MARS 2017)

Du 13 au 17 mars 2017 a eu lieu à Berne, sous la présidence de M. Claude Pfauvadel (France), la session de printemps de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU. 22 États, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 16 organisations non gouvernementales y ont participé, tout comme la République démocratique du Congo en tant qu'observateur.

Citernes

Diamètre du réservoir

Pour le calcul de l'épaisseur de paroi des citernes construites dans un autre matériau que l'acier doux, les paragraphes 6.8.2.1.18 et 6.8.2.1.19 donnent une formule qui intègre entre autres l'épaisseur minimale de paroi du réservoir prescrite lorsque l'acier doux est utilisé. L'épaisseur minimale de paroi dépend, elle, du diamètre de la citerne.

Afin que soit clairement établi que « diamètre » signifie le diamètre intérieur et non le diamètre extérieur du réservoir, une nouvelle définition a été insérée dans la section 1.2.1. Cette définition semble également pertinente pour les citernes mobiles au chapitre 6.7, mais doit à leur endroit être adoptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU.

Prévention des infiltrations d'eau dans les soupapes de sécurité

Au cours de sa précédente session, la Réunion commune s'était penchée sur la question de l'accumulation d'eau dans certaines soupapes de sécurité (voir Bulletin 4/2016, p. 11). Lorsque cette eau gèle, le fonctionnement des soupapes peut en effet s'en trouver altéré. L'Association européenne des gaz industriels (EIGA) avait été priée de contrôler si les chapeaux de protection exigés pouvaient compromettre le bon fonctionnement des soupapes de sécurité.

En conséquence, le libellé qui avait alors été adopté pour la nouvelle prescription au paragraphe 6.8.3.2.9 a encore une fois été modifié. Il prévoit maintenant que l'accumulation d'eau doit être prise en compte dès la conception des soupapes. Les profes-

Cette troisième session du cycle 2016-2017 portait sur les modifications aux prescriptions du RID/ADR/ADN devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les nombreux documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session plénière sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni). Différentes questions d'interprétation, les conclusions des groupes de travail informels et d'autres propositions de modifications ont quant à elles été examinées en session plénière. Par ailleurs, des corrections de l'édition 2017 ont également été décidées par suite de corrections apportées aux Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

sionnels du secteur ayant par ailleurs jugé que la période de transition adoptée à la session précédente était trop courte pour adapter les équipements des citernes existantes, celle-ci a été prolongée de deux ans.

Vérification des soudures

Les éditions 2017 du RID et de l'ADR précisent où et dans quelle mesure les soudures doivent être inspectées au moyen de contrôles non destructifs. Des discussions ultérieures ont cependant mis au jour que les prescriptions relatives aux contrôles non destructifs ne tenaient pas compte des raccordements des fonds de citerne à la partie cylindrique du réservoir, tels qu'ils apparaissent ordinairement sur les citernes à vidange par gravité. Ces assemblages à recouvrement ne peuvent en effet être correctement contrôlés par radiographie ou par ultrasons. Bien que le ressuage soit utilisé dans ces cas-là comme méthode de contrôle de substitution, il n'est actuellement pas prévu dans les prescriptions.

La Réunion commune a approuvé l'insertion d'une note de bas de page permettant de tenir compte de cette caractéristique de construction des citernes à vidange par gravité. Elle est également convenue de l'extension des contrôles non destructifs à toutes les soudures des arêtes des fonds de citerne.

Semi-remorque avec citerne



Citernes avec découpe concave

À sa session du printemps 2015, la Réunion commune s'est intéressée à certains types de construction de citernes, dont la section partiellement cylindrique est tronquée en partie inférieure par une partie concave (voir illustration) destinée à accueillir le tracteur semi-remorque. Depuis 1989, plus de 2 000 citernes ont été construites sur ce modèle.

Les participants au groupe de travail sur les citernes ont à nouveau discuté de ce type de construction particulier qui n'est pas spécifiquement mentionné au chapitre 6.8, lequel prévoit essentiellement des sections circulaires, elliptiques ou une forme de caisson. Certains ont considéré que la citerne était en grande partie cylindrique mais avec une découpe, tandis que d'autres ont estimé qu'en raison de cette découpe, la citerne ne pou-

vait plus être vue comme cylindrique. Or, pour les citernes de section non circulaire, le RID et l'ADR prévoient des rayons de bombement convexes.

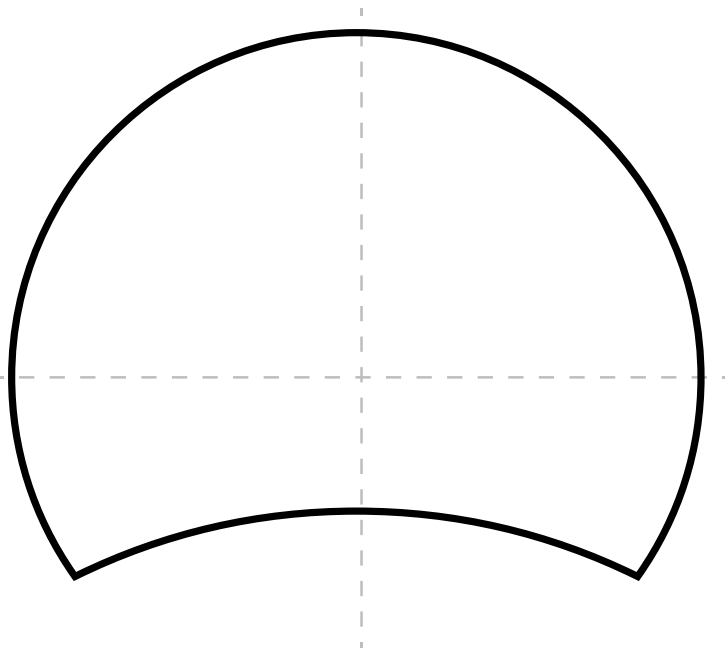
Indépendamment de ces différences d'interprétation, le groupe de travail sur les citernes est convenu que ces citernes étaient sûres et devaient être autorisées dans le RID et l'ADR. Les sections circulaires et elliptiques et la forme de caisson doivent être considérées comme de simples exemples, afin de ne pas empêcher les progrès techniques.

La Réunion commune reviendra sur cette question à une date ultérieure.

Identification de l'État dans lequel l'agrément de type a été accordé

Alors que les certificats d'agrément de type des wagons-citernes et véhicules-citernes doivent mentionner le numéro d'agrément du type, celui des conteneurs-citernes doit en plus indiquer l'État dans lequel cet agrément a été accordé. Cela constitue une incohérence au sein du chapitre 6.8, mais aussi avec d'autres chapitres de la partie 6 qui exigent toujours la mention de l'État pour l'agrément de type, laquelle permet aux organismes de contrôle et autorités compétentes de contacter plus facilement l'autorité ayant accordé l'agrément.

La Réunion commune a décidé à titre provisoire de prescrire la mention de l'État dans l'agrément de type pour toutes les citernes du chapitre 6.8. Une mesure transitoire a été prévue pour les certificats existants.



Interprétation du RID/ADR/ADN

Reconnaissance des certificats de formation des conseillers à la sécurité

La section 1.8.3 du RID, de l'ADR et de l'ADN sur les qualifications et tâches des conseillers à la sécurité dispose que le certificat de formation de ces conseillers est reconnu par tous les États parties au RID et les parties contractantes à l'ADR et à l'ADN.

En vertu de la directive n° 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les prescriptions du RID, de l'ADR et de l'ADN doivent être également appliquées par les États membres de l'UE en trafic national. Les annexes à cette directive précisent que le RID, l'ADR et l'ADN s'appliquent, le terme « partie contractante/État partie » étant remplacé où il y a lieu par « État membre » [de l'UE].

Dans différents États membres de l'UE, le texte de la directive a été interprété dans les lois et règlements nationaux en ce sens que pour les transports nationaux et communautaires de marchandises dangereuses, seuls sont reconnus les certificats de formation délivrés dans un État membre de l'UE et que la disposition du RID/ADR/ADN pour la reconnaissance des certificats de tous les États parties ne s'applique qu'aux échanges avec des États tiers.

La Réunion commune a établi que tout État, partie ou non au RID/ADR/ADN, restait souverain pour décider de l'acceptation ou du rejet dans son trafic intérieur des certificats émis

par d'autres États, dans la mesure où les transports intérieurs ne sont juridiquement pas soumis au RID, à l'ADR et à l'ADN. En revanche, elle a estimé de pas être compétente pour trancher la question d'interprétation plus approfondie du droit de l'Union européenne quant à savoir si les États membres de l'UE pouvait ne reconnaître dans leur trafic intérieur que les certificats de formation des autres États membres.

Les services juridiques de l'Union européenne ont été priés d'examiner si les conseillers à la sécurité de pays tiers devaient également être reconnus en vertu de la directive 2008/68/CE. En fonction de leurs conclusions, d'autres parties du RID/ADR/ADN pourraient être concernées, comme les certificats de formation de l'ADR pour les conducteurs de véhicules ou toute autre autorisation prévue dans le RID/ADR/ADN et devant être délivrée par un État partie.

Travaux des groupes de travail informels

Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE

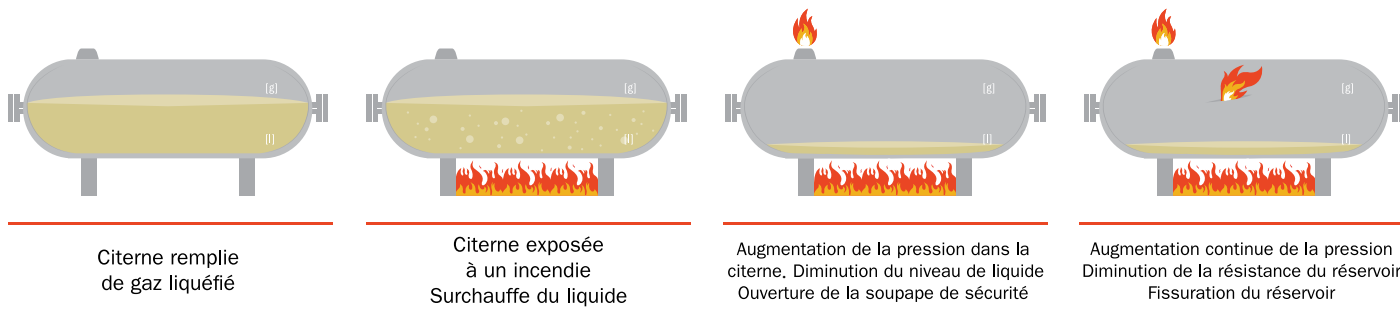
La Réunion commune a été informée des résultats des travaux effectués par l'Institut national français de l'environnement industriel et des risques (INERIS) dans le cadre du Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide surchauffé) pendant le transport de marchandises dangereuses.

Il s'agissait notamment de mettre au point un modèle permettant de prévoir le comportement en cas d'incendie de citernes à gaz liquéfiés de différents types de géométrie et avec différents types de revêtements protecteurs, suivant qu'elles sont équipées de soupapes de sécurité seulement, d'un revêtement protecteur seulement, ou des deux à la fois. Les résultats obtenus concordent avec ceux des tests expérimentaux effectués sur des citernes par le l'Institut fédéral allemand pour la recherche et les essais des matériaux (BAM) en 1998, 2013 et 2014.

Le modèle théorique a l'avantage de pouvoir traiter une grande variété de scénarios sans avoir à mener des essais destructifs coûteux. Des essais expérimentaux supplémentaires pourraient cependant être nécessaires pour la validation finale du modèle et en particulier pour étudier la réaction des soupapes de sécurité lorsqu'elles sont directement exposées au feu.

L'INERIS a confirmé que la modélisation pourrait encore tenir compte d'autres paramètres, par exemple des feux localisés, des marchandises autres que le gaz liquéfié, d'autres types de récipients (p. ex. réservoir de véhicules), de la diminution d'épaisseur et de l'endommagement des revêtements, du maillage aluminium des citernes visant à permettre les transferts de chaleur entre phase liquide et phase solide, etc.

Scénario de BLEVE



Questions diverses

Non-adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 du SMGS

Le Secrétariat de l'OTIF a informé la Réunion commune de la non-adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 du SMGS. Ce rejet est dû au principe de l'unanimité qui s'applique dans les organes de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et à la position de deux de ses États membres contre l'insertion de nouveaux renvois à des directives de l'UE et des normes EN dans le texte de l'annexe 2 du SMGS. Il a par ailleurs été proposé que tous les renvois existants à ces directives et normes soient supprimés de l'annexe 2 du SMGS.

Cette position a été justifiée par le fait que seuls quelques États de l'OSJD sont impliqués dans la mise au point des normes EN et des directives de l'UE. Le Secrétariat de l'OTIF a cependant rappelé qu'il existait un accord de coopération entre le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC) et l'agence de normalisation de la Fédération de Russie Rosstandart, qui octroie à cette dernière un statut d'observateur permanent dans les organes de normalisation du CEN et du CENELEC.

La Réunion commune a regretté que les États appliquant le SMGS n'aient pas adopté les modifications à son annexe 2, qui correspondaient aux modifications 2017 du RID. Elle a également souligné que cette situation

était préjudiciable aux États membres de l'OSJD dans la mesure où le rejet global des modifications dans ces États entraînait des disparités entre d'un côté la réglementation routière, fluviale, maritime et aérienne (ADR, ADN, Code IMDG et Instructions techniques de l'OACI) et de l'autre la réglementation ferroviaire (annexe 2 du SMGS), et ce eu égard à toutes les prescriptions importantes pour l'harmonisation mondiale des réglementations sur la base de la 19^e édition révisée du Règlement type de l'ONU. La Réunion commune a donc exprimé le souhait que les États membres de l'OSJD adoptent au moins les modifications qui ne sont pas liés aux travaux de normalisation du CEN et aux directives de l'Union européenne.

Propositions de corrections au RID/ADR/ADN

La Réunion commune est convenue de procéder à des corrections des éditions 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN, dont la nécessité a dans un premier temps été constatée par l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) pour les matières de la classe 7 et qui ont déjà été acceptées par le Sous-comité d'experts de l'ONU pour le Règlement type de l'ONU.

Demande de statut consultatif du COSTHA

Fondé en 1972, le COSTHA (Conseil pour le transport en sécurité des articles dangereux) est une organisation

non gouvernementale sise aux États-Unis, qui jouit déjà d'un statut consultatif au sein du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Cette association industrielle d'intérêt public cherche à promouvoir le respect de la réglementation et la sécurité dans le transport international de marchandises dangereuses. Elle compte 180 entreprises membres de diverses branches d'activité, dont certaines entreprises multinationales et mondiales sises en Amérique du Nord, en Europe et en Asie. Participer aux travaux de la Réunion commune permettra notamment au COSTHA de faire connaître les dispositions du RID/ADR/ADN à ses membres non européens.

Après une courte discussion, la Réunion commune a accepté que le COSTHA participe à titre consultatif à ses réunions.

Prochaine session

La prochaine Réunion commune aura lieu du 19 au 29 septembre 2017 à Genève et sera principalement consacrée à l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 20^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Ces travaux ont été préparés par un groupe de travail ad hoc qui s'est réuni du 25 au 27 avril 2017, à Genève également.

Jochen Conrad

UN MODÈLE POUR CRÉER DE NOUVEAUX SERVICES POUR LE RAIL : L'EXEMPLE DU TRANSPORT DE COLIS ENTRE LA CHINE ET L'EUROPE

Les échanges directs de colis entre la Chine et l'Europe sont en forte expansion. Ce dynamisme devrait d'ailleurs s'accroître avec la montée en puissance du projet de route de la soie et concerner peu à peu les pays d'Asie et du Moyen-Orient. Or le mode ferroviaire, malgré ses atouts de fiabilité et de rapidité (13 jours pour relier la Chine à l'Europe contre 40 pour le transport maritime), n'est pas utilisé aujourd'hui dans ce cadre. Le transport intercontinental souffre des complexités intrinsèques au rail. Cet article propose à travers l'exemple des envois de colis de généraliser une approche fondée sur la définition rigoureuse des interfaces légales pour permettre au chemin de fer de s'insérer avec flexibilité au cœur de ce marché nouveau.

L'essor des achats par correspondance est une des manifestations majeures de l'interconnexion des économies modernes. De plus en plus, les plateformes comme Ali Baba et dans une moindre mesure Amazon mettent en relation directe les producteurs et consommateurs. En accroissant la valeur ajoutée des marchandises transportées par le rail, c'est également une opportunité de développement pour le secteur.

L'Union postale universelle a bien identifié cette problématique et a réuni une équipe de projet de façon à définir des lignes directrices pour le développement de l'utilisation du chemin de fer pour les échanges postaux entre la Chine et l'Europe. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) et l'OTIF travaillent donc de concert sur ce projet depuis 2016.

Le Conseil d'exploitation postale de l'UPU (27-31 mars 2017) a décidé de la création d'une équipe de projet (*Post-Rail Task Force*) pour mieux structurer ces travaux. Le mandat ambitieux est de déboucher d'ici la fin de l'année sur un projet de lignes directrices de l'Union postale universelle à vocation globale. Ces lignes directrices, pour être efficaces, devront prendre en compte les besoins et les contraintes du secteur ferroviaire.

6 Voir également « Le modèle de l'ISO (interconnexion des systèmes ouverts) : un concept utile dans le monde ferroviaire ? » dans Bulletin, 122^e année, n°2/2014, page 11.

Un projet complexe

Le projet poste-rail est un projet complexe car il repose sur quatre domaines de réglementation différents :

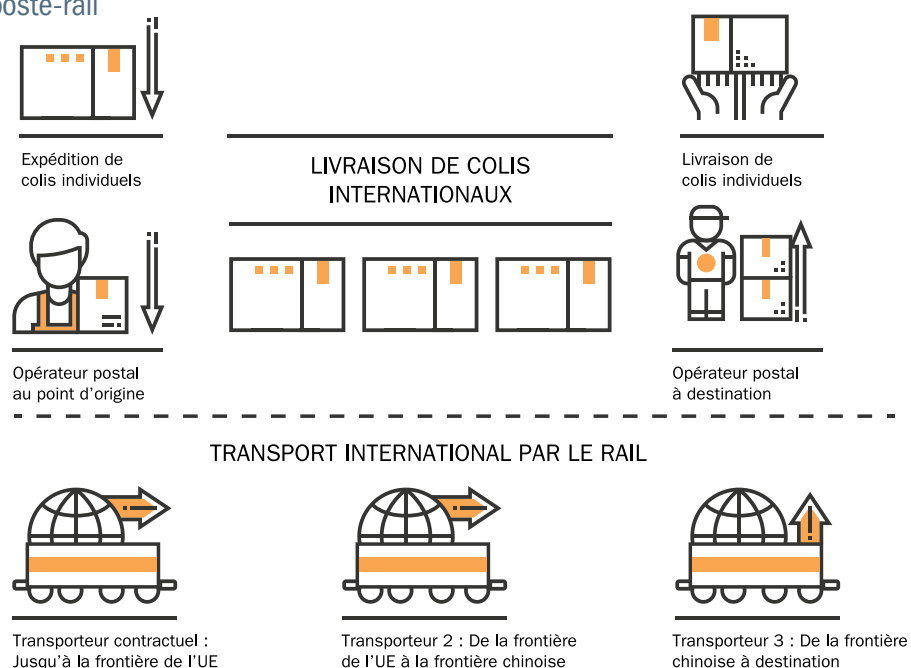
- le droit relatif à la vente de marchandises,
- le droit postal (UPU),
- le droit des douanes (OMD, UE),
- le droit ferroviaire (OTIF, OSJD).

L'objectif général est un nombre réduit de modifications de la réglementation existante, afin de pouvoir rapidement lancer un produit opérationnel. À cette fin, il importe d'identifier les interfaces

entre les différents règlements. Pour la réglementation postale, le transport international peut être considéré comme une « boîte noire » mettant en relation l'opérateur postal au point d'origine et l'opérateur postal à destination, comme le montre la figure 1 où le rail peut également être remplacé par le transport aérien, maritime ou routier.

La question à résoudre est bien celle des échanges d'informations et de services nécessaires entre la partie postale et la partie transport. Dans ce cadre, l'OTIF a proposé de modéliser les interactions entre les différentes réglementations en utilisant un modèle s'inspirant des sept couches de l'ISO (interconnexion de systèmes ouverts)⁶.

Figure 1: Fonctionnement d'un projet poste-rail



Un mode d'analyse adapté aux industries de réseau : les couches du modèle ISO

Le modèle ISO fait aujourd'hui figure de référence théorique pour les réseaux de transmission de données, en particulier pour Internet. Il décompose les différents protocoles nécessaires à la transmission des données en couches différentes. Dans une pile de protocoles, chaque couche résout un certain nombre de problèmes relatifs à la transmission de données et fournit des services bien définis aux couches supérieures. Les couches hautes sont plus proches de l'utilisateur et gèrent des données plus abstraites, en utilisant les services des couches basses qui mettent en forme ces données afin qu'elles puissent être émises sur un médium physique.

Pour expliquer les analogies existantes, il faut s'attarder quelques instants sur les contraintes inhérentes à l'établissement d'une communication de données entre deux terminaux. Pour que les terminaux d'un réseau de données (figure 2) soient capables d'échanger des informations, il est nécessaire que :

1. chaque terminal soit capable d'échanger des données avec tous les autres terminaux ;
2. les unités de données (les paquets) puissent être échangées entre les nœuds ;
3. les signaux physiques puissent être transmis sur les lignes et transiter par

Figure 2 : Un réseau de transmission de données

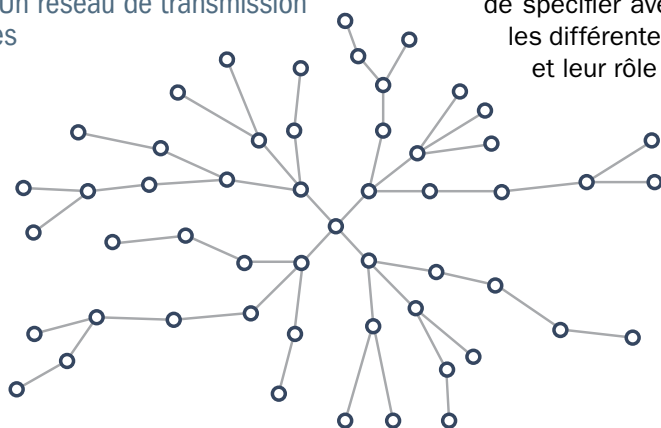
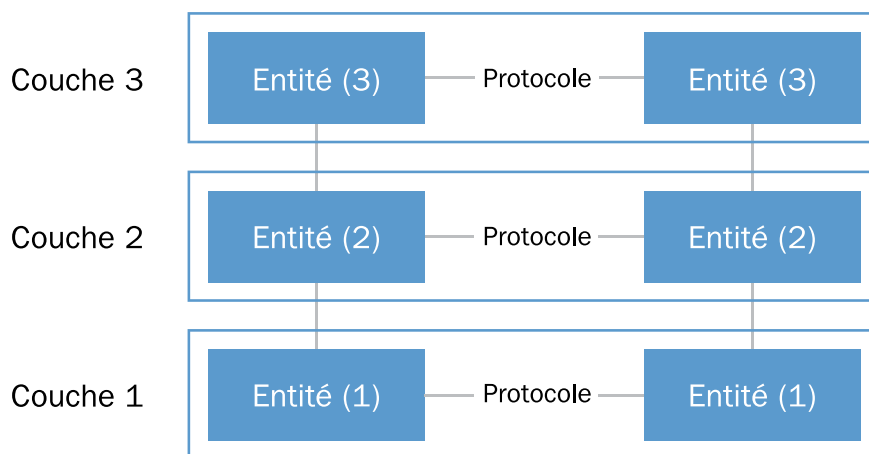


Figure 3 : Interactions entre couches



les interfaces physiques.

Si l'on remplace les paquets de données par des wagons et voitures, l'analogie est alors assez directe avec les questions que soulève l'établissement d'un service de transport de fret entre un expéditeur et un destinataire. En effet, pour les paquets comme pour les wagons, il faut être capable de les trier, de les assembler et d'assurer leur transport de bout en bout.

Au total, cette similitude est assez logique puisque les services de messagerie physiques ont servi de modèle conceptuel au développement des protocoles de transfert de données. Pour autant, l'aspect plus complexe des transferts de données et les problèmes d'interfaces plus nombreux qui se posent ont conduit les télécommunications à élaborer un modèle original, qui repose sur des couches de différents niveaux décrivant les différentes étapes du transfert de données. Le modèle définit les interactions entre les couches, ce qui permet de spécifier avec précision les différentes interfaces et leur rôle :

- Chaque entité interagit directement avec la couche inférieure et propose des services à la couche supérieure.
- La définition des services décrit les fonctionnalités que la couche N-1 procure à la couche N.
- Chaque protocole permet à une entité dans un hôte (nœud de réseau/terminal) d'interagir avec une autre entité au même niveau dans un autre hôte.

Cette segmentation extrêmement précise permet donc à la fois de régler les questions de spécifications physiques (câbles, radio, type de modulation, etc.) et de définir les services correspondants en modélisant efficacement les interfaces nécessaires.

Utilisation du modèle de l'ISO pour les interfaces juridiques du projet postal

Dans le cadre restreint de cet article, il n'est évidemment pas possible de résoudre dans le détail les questions juridiques complexes qui se posent pour définir les lignes directrices relatives au transport postal international par chemin de fer. Il s'agit de montrer que le modèle hiérarchisé de l'ISO permet d'envisager plus clairement les interfaces entre les différents niveaux de normes nécessaires. La démarche est alors la suivante :

- Partir du principe que chaque réglementation doit préserver son

autonomie. Autant que faire se peut, chaque couche nécessaire pour produire la prestation correspondante (droit de la vente par correspondance, droit postal, droit douanier et droit des transports) devra utiliser de bout en bout ses procédures propres.

- Définir précisément entre chaque couche les échanges de services nécessaires à la réalisation des prestations des couches adjacentes. Par exemple, entre la partie postale et la partie transport ferroviaire (flèche n°2 dans la figure 4), il faudra définir précisément les échanges d'information nécessaires à l'organisation du transport, d'une part, et celles nécessaires à l'établissement des relations entre l'opérateur postal de départ et l'opérateur postal de destination.
- Le cas échéant, déterminer les modifications à apporter aux modalités d'application des différentes réglementations pour prendre en compte les échanges de services nécessaires.

Enfin, il s'agit de trouver une hiérarchie entre ces différentes couches. Il

semble pertinent de décrire la partie transport comme la couche physique, la plus basse, qui prend en charge le transport international des colis postaux entre deux opérateurs postaux, l'un situé en Europe, l'autre en Chine.

Ensuite vient la couche correspondant à la réglementation postale, qui sera également le support des questions douanières, puisque le transit des envois postaux est réglé au niveau international. Cette couche prendra en charge la collecte des colis dans le pays d'origine et leur livraison aux destinataires finaux dans le pays de destination.

Enfin, le service lui-même, la vente par correspondance, représente la couche la plus élevée. C'est ce que décrit le schéma ci-dessous.

Ainsi, ce modèle permet de définir précisément comment les différentes réglementations (postales, douanières et ferroviaires) s'interfaçent les unes avec les autres pour transmettre les informations nécessaires à la réalisation du service international. D'un point de vue pratique, l'OTIF analysera

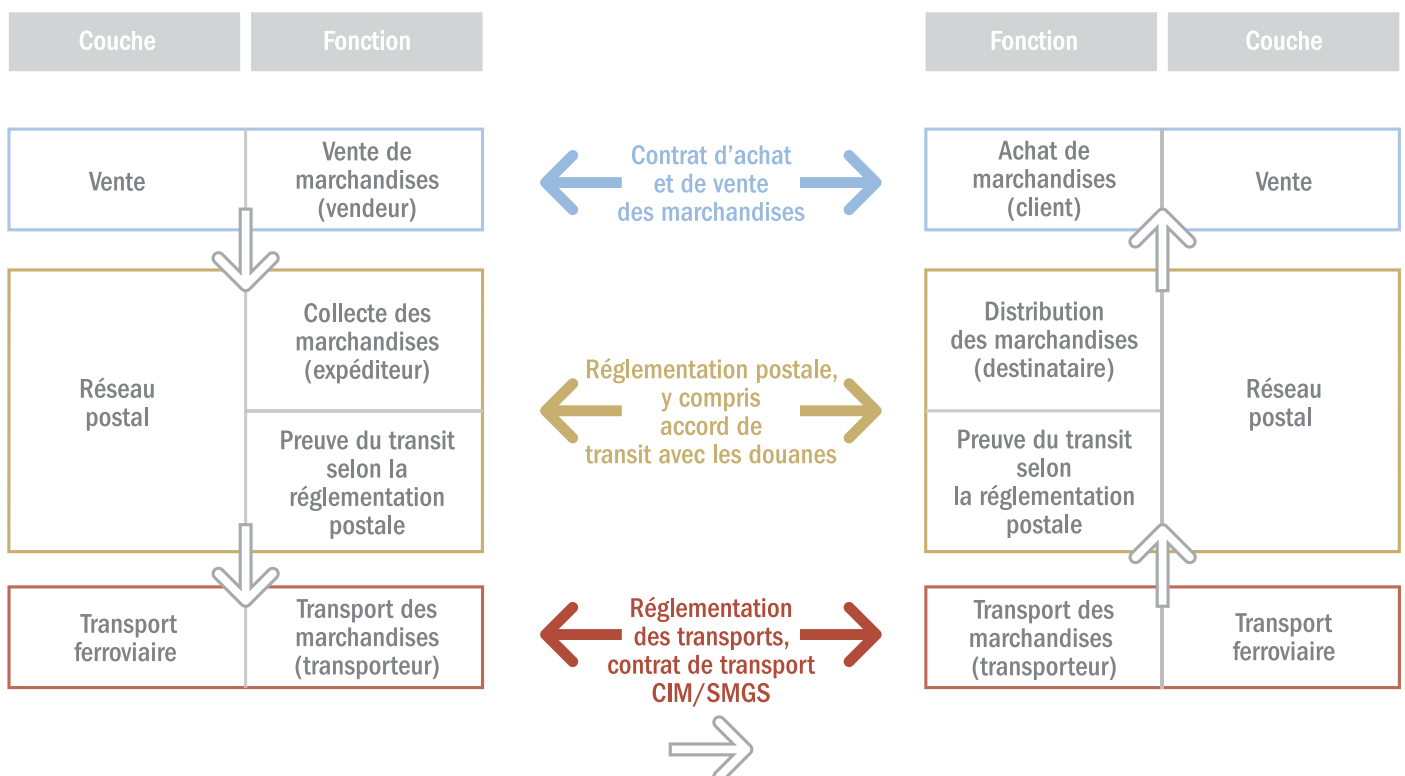
comment mettre en interface le transport ferroviaire en suivant les lignes directrices pour l'utilisation du « Cadre pour un contrat de services » de l'UPU et le « Guide conjoint OMD-UPU pour le dédouanement postal » et identifiera les incompatibilités avec les CIM et le SMGS.

L'analyse présentée ici peut être utilisée pour d'autres types de services encore à créer où il est nécessaire que le réseau ferroviaire s'interface avec d'autres types de réglementations pour créer de la valeur. Cette approche permet en effet de segmenter les problèmes et de ne s'occuper que des interfaces. Le transport de colis postaux est ici un exemple pour libérer des idées de services nouveaux. Il permet de montrer que derrière l'image parfois lourde du mode ferroviaire, celui-ci est une industrie de réseau qui n'est pas dénuée de similitudes avec les réseaux de transmissions de données, lesquels structurent de plus en plus la vie économique.

Aux acteurs de s'en saisir.

François Davenne

Figure 4 : Modèle conceptuel pour la livraison internationale intégrée de colis par le rail



COMPÉTENCE JUDICIAIRE – ARRÊT DE L’OBERLANDESGERICHT DU BRANDEBOURG DU 27 FÉVRIER 2014 (12 U 10/13)⁷

Précisant d’une part la valeur générale du Contrat uniforme d’utilisation des wagons (CUU) comme contrat d’exécution des RU CUV, l’arrêt n° 12 U 10/13 de l’Oberlandesgericht du Brandebourg établit d’autre part que le CUU renferme un accord à considérer comme convention attributive de juridiction au sens de l’article 23 du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Résumé

La procédure ayant donné lieu à cet arrêt portait sur une demande de dommages-intérêts que l’entreprise ferroviaire utilisatrice (sise en Allemagne) faisait valoir à la suite du déraillement d’un wagon contre son détenteur, une entreprise ferroviaire sise dans un autre État partie (la Pologne).

L’action avait été déclarée irrecevable en première instance, faute de compétence internationale du tribunal. L’instance d’appel a confirmé que les tribunaux allemands n’étaient pas compétents dans la mesure où les parties avaient conclu un accord attributif de juridiction. En vertu de l’article 23 du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale, ce sont les tribunaux dont sont convenues les parties dans une convention attributive de juridiction qui sont seuls compétents. Or, l’article 32 du Contrat uniforme d’utilisation des wagons (CUU) renferme une telle convention, par ailleurs conforme à l’article 11 des RU CUV.

Les dommages-intérêts réclamés découlent pour partie du préjudice subi par l’entreprise ferroviaire utilisatrice, mais surtout des dommages causés sur l’infrastructure ferroviaire. L’entreprise ferroviaire n’a pas contesté sa responsabilité vis-à-vis du gestion-

naire d’infrastructure et l’a indemnisé. En conséquence, le droit à réparation du dommage de la tierce partie (du point de vue du contrat d’utilisation du véhicule), à savoir du gestionnaire d’infrastructure, était déjà automatiquement devenu une prétention de l’entreprise ferroviaire utilisatrice en application de l’article 7 des RU CUV et de l’article 27 du CUU. Le gestionnaire d’infrastructure lui a tout de même expressément cédé ses droits. Devant l’instance d’appel, l’entreprise ferroviaire plaignante a uniquement fait valoir ces droits cédés et a expressément renoncé à ses prétentions découlant des dommages directement subis par ses équipements.

La Cour a jugé la plainte partiellement irrecevable et au demeurant non fondée.

Extrait des motifs de décision

« Le droit des véhicules des CUV prévoit des dispositions relatives au contrat d’utilisation des véhicules conclu entre le détenteur du wagon servant de moyen de transport et l’entreprise de transport ferroviaire utilisatrice du wagon et porte principalement sur les règles de responsabilité réciproque, de prescription et de for dans le trafic international ferroviaire.

Le Contrat uniforme d’utilisation des wagons (CUU) vaut contrat d’exécution des CUV pour l’utilisation de wa-

gons en trafic national et international de marchandises par chemin de fer : il en explicite, complète et modifie les règles en grande partie supplétives. Avec ses centaines de détenteurs de wagons et entreprises de transport ferroviaire participants, il constitue un contrat d’utilisation des wagons plurilatéral complet (contrat commun). La libre utilisation de wagons par une multitude d’entreprises de transport ferroviaire en Europe et au-delà ne peut dans le fond être garantie que par un contrat d’utilisation des wagons multilatéral et complet comme le CUU, qui regroupe et uniformise les différentes relations contractuelles et constitue finalement quasiment un ordre juridique. [...]

Au sujet du for, l’article 32 du CUU dispose que : « Sauf accord contraire conclu entre les parties, la juridiction compétente est celle où le défendeur a son siège. ». En conséquence, la compétence internationale revient à un tribunal du lieu où le défendeur a son siège, c’est-à-dire ici à un tribunal polonais. La disposition de l’article 11 des CUV appelle la même conclusion. [...]

Tant l’article 32 du CUU que l’article 11 des CUV prévoient une compétence exclusive. [...]

De plus, l’article 32 du CUU prévoit une convention attributive de juridiction au sens de l’article 23 du règlement (CE) n° 44/2001. »

⁷ Publié (en allemand) sur <http://www.gerichtssentscheidungen.berlin-brandenburg.de/jportal/portal/t/1i1n/bs/10/page/sammlung.psm!?doc.hl=1&doc.id=JURE140004434&documentnumber=9&numberofresults=185&doctype=juris-r&showdoccase=1&doc.part=L¶mfromHL=true#focuspoint> et dans la revue *Recht der Transportwirtschaft* (« Droit des transports »), n° 12/2016, p. 543-457.

Remarque

La Cour de cassation française a elle aussi rendu un arrêt (voir Bulletin n° 1/2017) portant sur l'application du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale et de la COTIF. Le point commun de ces deux affaires est de concerner l'infrastructure ferroviaire: dans la première, l'infrastructure était à l'origine du déraillement et des dommages survenus ; dans la seconde, c'est le déraillement (causé par un wagon) qui a infligé des dommages considérables à l'infrastructure. Dans les deux cas, la partie concernée (dans la première affaire le défendeur, dans la seconde le demandeur) a tenté de justifier la compétence des tribunaux de l'État dans lequel se trouvait l'infrastructure, mais en vain.

Tous les appendices à la COTIF réglementant des relations contractuelles (appendices A, B, D et E) admettent le principe de la liberté contractuelle et permettent donc aux parties contractantes de convenir du for. Tous prévoient également une solution pour les cas où les parties n'en sont pas convenues.

Dans la mesure où l'enquête sur l'accident a lieu dans l'État où se trouve l'infrastructure, la corrélation avec les dommages et les dommages intérêts correspondants est forte et il y a donc un possible intérêt (du gestionnaire d'infrastructure ou de celui auquel ses droits sont cédés) à ce que la procédure se déroule devant les tribunaux de cet État, que l'infrastructure soit à l'origine des dommages ou les ait subis, eu égard notamment aux rapports rédigés dans la langue nationale et aux autres moyens de preuve possibles.

C'est en ce sens que les principes suivants ont été définis pour le for à l'article 24 des CUI : « juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat » ou « juridiction [...] de l'État membre où le gestionnaire a son siège » (si les parties n'en sont pas convenues différemment).

À notre connaissance, aucune action en justice ne s'est encore appuyée sur les RU CUI, à la différence des trois autres appendices réglementant des relations contractuelles. Dans les cas de déraillement, comme les deux arrêts en question, les RU CUI pourraient cependant s'appliquer dans certaines circonstances vis-à-vis des relations entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure.

Eva Hammerschmiedová

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2017

DATE	RÉUNION	LIEU
27 - 28 juin	127 ^e session du Comité administratif	Berne - Suisse
11 - 13 juillet	Groupe de travail informel sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes pour gaz (Part. Italie)	Florence - Italie
28 août - 1 septembre	Conférence de rédaction et de traduction RID/ADR/ADN (Part. Allemagne)	Lübeck - Allemagne
12 - 13 septembre	32 ^e session du groupe de travail permanent WG TECH	Bruxelles - Belgique
19 - 29 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	Genève - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2017

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
15 juin	Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)	CEE-ONU	Genève - Suisse
27 - 28 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
30 juin	Comité pour le transport de marchandises dangereuses	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
3 - 7 juillet	Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	ONU	Genève - Suisse
6 juillet	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
7 juillet	Arrangement administratif – Réunion de travail commune	Commission européenne et Agence de l'UE pour les chemins de fer	Bruxelles - Belgique
10 - 11 juillet	Conférence mondiale sur le transit	OMD	Bruxelles - Belgique
12 - 13 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	CIT	Berne - Suisse
22 - 25 août	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Riga - Lettonie
12 - 13 septembre	Projet académique relatif à la Convention du Cap, 6 ^e Conférence annuelle	Faculté de droit de l'université d'Oxford et faculté de droit de l'université de Washington	Oxford - Royaume-Uni
27 - 28 septembre	Vehicle authorisation workshop under the 4 th railway package	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Valenciennes - France
28 septembre	Réunion de lancement : STI LOC&PAS et STI WAG	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un e-mail à l'adresse suivante : media@otif.org

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF (www.otif.org), sous l'onglet « Médias ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

La rédaction du Bulletin

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org