



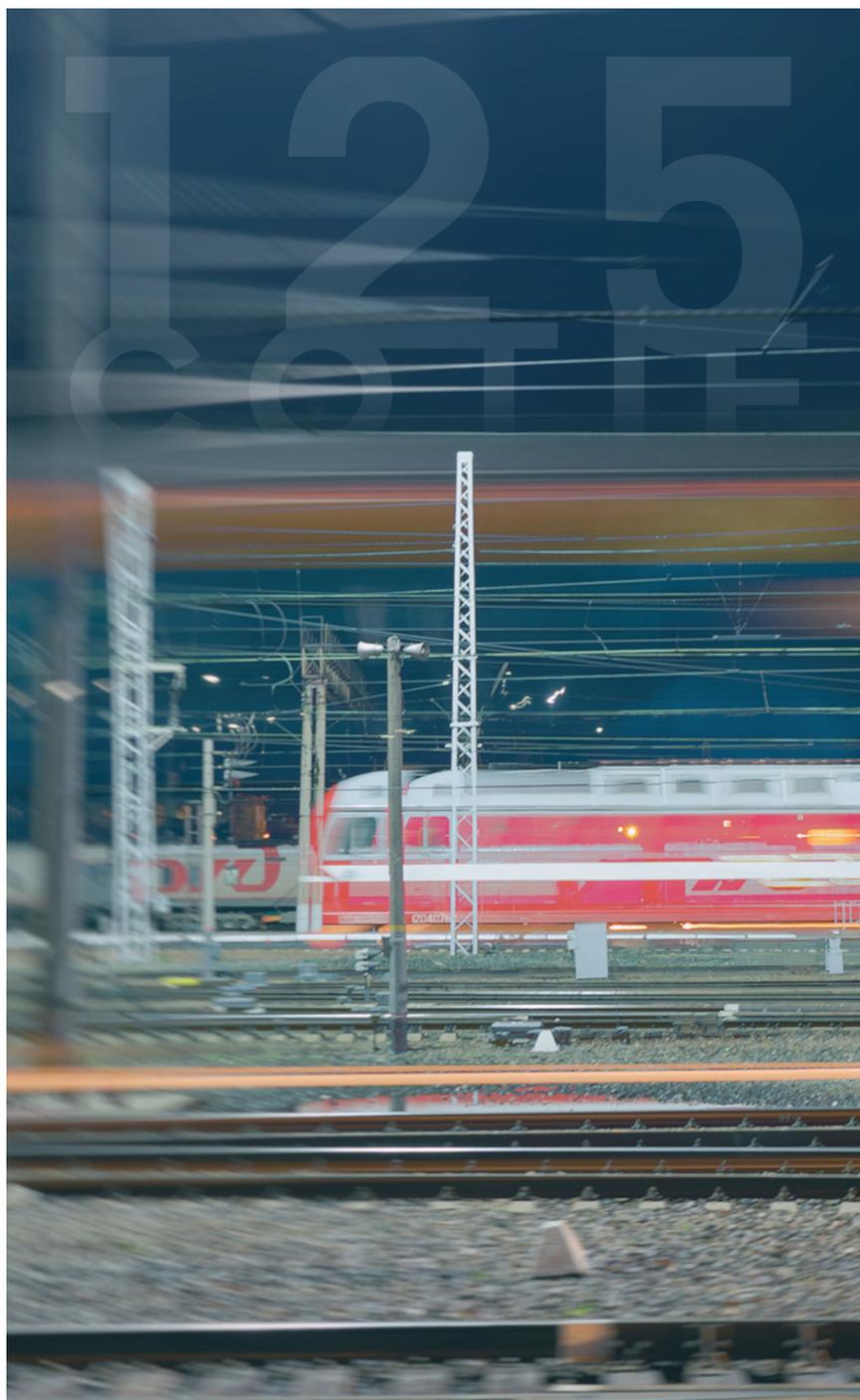
# Bulletin



## OTIF

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

125 ans de droit ferroviaire unifié pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique



## SOMMAIRE

### ACTUALITÉS

OTIF

- 4 L'Assemblée générale de l'OTIF : les principaux points de l'ordre du jour
- 5 L'OTIF : une vision partenariale de l'harmonisation du droit

COTIF

- 7 125 ans !

### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 18 Sommet FIT 2018 sur la sûreté et la sécurité des transports
- 18 L'OTIF, partenaire de la Conférence mondiale de l'UIC sur le fret ferroviaire GRFC 2018

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 19 Résultats de la 11<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques
- 20 Histoire et évolution des APTU et ATMF

### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 24 Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID 9<sup>e</sup> session Berne, 28 et 29 mai 2018

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Valerio Compagnone OTIF  
UIC  
ITF



Cette année 2018 marque les 125 ans de l'entrée en vigueur de notre convention qui est la première convention internationale relative au transport ferroviaire international et, plus largement, la première convention internationale relative au transport. De la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au début du XXI<sup>e</sup> siècle, l'OTIF s'est efforcée de promouvoir une vision ouverte du transport international, en intégrant efficacement les évolutions technologiques et juridiques dans un dialogue constant avec nos partenaires publics et privés.

Pour rendre vivante cette longue histoire, de nombreuses actions ont été menées cette année au sein du Secrétariat de l'OTIF comme par exemple la réactivation des contacts avec le Liban qui redeviendrait membre actif de l'OTIF, ou bien encore la réédition de la première version des « Prescriptions relatives aux objets admis au

transport sous certaines conditions » qui n'est autre que l'ancêtre du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Dans ce numéro du Bulletin, vous trouverez la réédition de l'article de Marc Allégret paru en 1994, texte précieux pour la compréhension de la construction de l'OTIF et des défis qui l'attendent. Vous pourrez aussi lire une histoire des appendices F et G, RU APTU et RU ATMF, de 1995 à aujourd'hui. Enfin, la vision partenariale de l'OTIF pour l'harmonisation du droit vous sera présentée à la fois comme composante essentielle du passé de l'OTIF mais aussi comme vision d'avenir.

En vous souhaitant une bonne lecture.

**François Davenne**

## L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF : LES PRINCIPAUX POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Les 25 et 26 septembre 2018, les États membres de l'OTIF se réuniront en assemblée générale à Berne. Outre les 50 États membres et l'Union européenne, le Secrétariat de l'OTIF a invité à titre d'observateurs l'ensemble des associations et organisations internationales du secteur ferroviaire.

L'Assemblée s'exprimera sur les propositions examinées par la 26<sup>e</sup> Commission de révision en février 2018, portant sur les modifications de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Si toutes les modifications sont adoptées, elles permettront d'adapter plus rapidement les dispositions de la COTIF aux innovations du secteur ferroviaire. Les contrats de transport internationaux de marchandises (RU CIM) pourront accompagner le mou-

vement de numérisation du rail. La compatibilité des règles techniques de l'OTIF (RU ATMF) avec la directive 2008/57/CE de l'Union européenne sur l'interopérabilité sera assurée. Enfin, avec la création d'un nouvel appendice sur l'exploitation en sécurité des trains (EST), l'OTIF développera l'interopérabilité au-delà de l'UE, le passage de trains complets aux frontières et l'optimisation des procédures d'autorisation.

Ensuite l'Assemblée générale se prononcera sur la création d'un groupe de travail d'experts juridiques qui aura pour mission d'étudier les questions juridiques transversales liées au transport international et de devenir un forum pour l'harmonisation du droit ferroviaire.

Puis, l'Assemblée générale votera sur

la modification de son règlement intérieur et notamment sur la clarification des dispositions relatives à l'exercice du droit de vote par les organisations régionales. En effet, depuis l'accord signé entre l'Union européenne et l'OTIF et en vue d'autres potentiels futurs accords comme avec le Conseil de coopération du Golfe, le règlement intérieur de l'Assemblée générale se doit d'être clair en matière d'exercice du droit de vote par les organisations régionales.

En toute fin de première journée, le mardi 25 septembre, lors d'un cocktail dînatoire, les délégations ainsi que de nombreux invités pourront célébrer les 125 ans du droit ferroviaire unifié et plus particulièrement l'anniversaire des premières dispositions relatives aux marchandises en trafic international ferroviaire (RU CIM et RID).



## L'OTIF : UNE VISION PARTENARIALE DE L'HARMONISATION DU DROIT

L'OTIF se développe à la fois en termes d'extension géographique et de champ réglementaire ; il est donc intéressant de faire un point sur ses relations avec ses partenaires. La raison d'être de l'Organisation « un droit uniforme pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique » fonde cette logique partenariale. Si nous voulons développer l'OTIF comme un forum global du droit ferroviaire il est nécessaire de mettre en place les procédures de collaborations adéquates. En particulier, il est d'une grande importance de respecter la logique libérale qui sous-tend notre travail avec les associations représentatives du secteur ferroviaire, à savoir une claire séparation entre l'échelon étatique de l'OTIF et l'échelon des acteurs économiques.

Les organisations internationales œuvrant dans des domaines techniques sont aux prises avec un double impératif qui est d'une certaine façon contradictoire. D'une part, elles doivent fixer des règles suffisamment stables pour permettre au secteur concerné de se développer avec une vision claire des conditions-cadres à moyen terme. D'autre part, elles doivent être réactives aux évolutions techniques qui peuvent être extrêmement rapides. Un bon exemple des problèmes qui peuvent découler de cette double contrainte est la difficulté qu'a rencontrée l'Union internationale des télécommunications lors de l'irruption d'Internet pour retrouver sa place centrale aux côtés d'autres acteurs plus réactifs comme l'Internet Engineering Task Force (IETF), ou des consortiums privés tels que le World Wide Web Consortium (W3C).

Comment l'OTIF a su gérer au cours du temps cette contradiction et les défis nouveaux que pose l'extension géographique de l'Organisation sont les deux sujets de cet article.

### Les partenaires traditionnels de l'OTIF : une logique libérale

Historiquement, l'OTIF repose sur une logique libérale comme le montre bien l'article de Marc Allégret (voir [page 7](#)). Dès 1893, la Convention se préoccupe de réunir les États autour des questions de responsabilités qui imposent des instruments de type législatif. Mais parallèlement, l'application concrète – la rédaction des contrats types – est

confiée depuis 1902 à une association, le CIT (Comité international des transports ferroviaires). Il est ainsi affirmé que c'est bien le secteur qui est légitime pour définir quelles sont les modalités pratiques de mise en œuvre des règles uniformes. Dans le même mouvement, la problématique du transport des matières dangereuses, à une époque où le développement de la chimie industrielle en faisait percevoir les risques comme les opportunités, a été dès le début traitée comme devant s'appuyer sur une approche prescriptive de droit public.

Depuis son entrée en vigueur en 1893, la Convention entretient donc un dialogue fécond avec le secteur des chemins de fer dans toute sa diversité. Il est intéressant de constater que la structure du secteur des chemins de fer de l'époque, à l'exception notable de l'Allemagne, est elle-même d'inspiration libérale. Les réseaux sont la propriété de concessionnaires auxquels l'État a délégué l'exploitation et dans certains cas la construction de pans entiers de l'infrastructure. En France, notamment, ce ne sont pas moins de six grands opérateurs qui se partagent le réseau sous le contrôle de l'Administration : Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, Compagnie d'Orléans, Compagnie du Midi, Compagnie du Nord, Compagnie de l'Est, Compagnie de l'Ouest. Il n'est donc pas étonnant de voir que l'OTIF se concentre sur l'édiction de règles juridiques de haut niveau tout en laissant au secteur un large rôle.

Pour autant, cette logique de claire séparation entre l'échelon étatique et les opérateurs, qu'ils soient privés ou

publics, n'est pas la seule choisie par les organisations internationales. C'est la solution retenue par l'OTIF ou à plus grande échelle par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui dialogue avec l'organisation représentative du secteur, l'Association du transport aérien international (IATA).

Pour l'Union postale universelle ou l'Union internationale des télécommunications, les opérateurs sont intégrés au processus décisionnel en tant que membres à part entière. Cette situation s'explique en grande partie par la genèse de ces deux secteurs où a longtemps régné un monopole public. C'est d'ailleurs le mode d'organisation actuel de l'OSJD. Le projet de nouvelle convention actuellement en cours de discussion propose de mieux distinguer le niveau étatique et le niveau privé pour faire évoluer la gouvernance vers une solution plus proche de celle de l'OTIF.

Le Secrétariat de l'OTIF est attaché à son mode de fonctionnement. Il permet au secteur de se saisir des avancées législatives portées par les États pour trouver des solutions pragmatiques à ses besoins de coordination. Les règles uniformes CUV ont ainsi permis de fonder le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) développé conjointement par l'UIC, l'UIP et l'ERFA, qui règle désormais efficacement la succession du RIV. La claire séparation entre la sphère privée et la sphère publique permet ainsi de concilier stabilité des règles et capacité de réaction du secteur.

À titre d'exemple, les débats actuels sur les CUV portent sur la question de

la responsabilité du détenteur ou d'un utilisateur précédent en cas de dommages causés par le wagon. Les RU CUV laissent aux parties la liberté de convenir de leurs propres règles dans l'article 7, § 2. Se fondant sur cette dernière disposition le CUU prévoit la présomption d'une faute du détenteur quand celui-ci n'a pas rempli correctement les obligations concernant l'admission technique et la maintenance des wagons. Le législateur doit-il se saisir de cette question ? Si oui, dans quel sens ? Ce sera aux États de trancher en s'appuyant sur leurs analyses propres et sur celles des différentes organisations du secteur. L'UIC représentant les entreprises ferroviaires et l'UIP les détenteurs, elles ont ici des intérêts antagonistes.

Cet exemple permet d'illustrer les trois avantages principaux de la répartition des rôles qui prévaut à l'OTIF :

- la flexibilité : il est possible aux acteurs de trouver des solutions adaptées à leurs problèmes spécifiques à l'intérieur du cadre existant sans être obligés de repasser systématiquement par le processus législatif qui peut être d'une grande lourdeur ;
- la rapidité d'adaptation: il est bien plus rapide de trouver des solutions adaptées au plus près du terrain ;
- la neutralité : en cas de débat de fond sur des sujets structurants le renvoi à un processus décisionnel purement étatique permet de garantir une plus grande neutralité de la décision que si les opérateurs eux-mêmes – qui ne représentent qu'une partie de la légitimité – en étaient parties prenantes.

## Un nouveau défi : les organisations de coopération régionales

Le processus de décision actuel de l'OTIF est parfaitement adapté au contexte nouveau des chemins de fer marqué par une ouverture à la concurrence plus affirmée et un besoin d'innovation. C'est la raison pour laquelle le Secrétariat est à la fois très attentif à ne pas « sur-réglementer », mais aussi à préserver sa capacité d'agir en toute indépendance sur le plan législatif pour assurer la cohésion et le développement des réseaux ferroviaires internationaux.

Le Secrétariat est donc avant tout un forum et un facilitateur qui doit permettre de rendre plus simple et moins coûteux le développement du trafic international. Pour atteindre cet objectif, le rôle des instances de normalisation technique est particulièrement important car elles sont en capacité de proposer des solutions permettant de fortes économies d'échelle. C'est dans cette optique que le Secrétariat compte intensifier sa coopération avec le CEN, l'ISO et l'UIC, pour être sûr dès la conception de ses règles techniques que celles-ci peuvent être appliquées sur le périmètre le plus large.

Dans ce contexte, la place de plus en plus importante des organisations de coopération régionales dans le domaine ferroviaire change significativement la perspective pour promouvoir un droit uniforme. Les évolutions de l'OTIF depuis l'article de Marc Allégret, doivent ainsi beaucoup à la constitution progressive d'un espace ferroviaire européen. Ce modèle inspire bien au-delà de l'Europe, puisque les États de la péninsule arabe cherchent à mettre en place dans le cadre du Conseil de coopération du Golfe un réseau interopérable qui s'inspire des STI de l'Union européenne. Le MoU signé en 2014 entre le Conseil de coopération du Golfe et l'OTIF s'inscrit dans ce cadre.

Pour que l'OTIF puisse continuer à jouer son rôle de forum, elle devra être capable de travailler avec diverses organisations régionales, chacune d'entre elles ayant vocation à développer des approches spécifiques sans pour autant recréer des incompatibilités qui mettraient en danger le trafic international. Le modèle libéral de l'OTIF devrait être capable de répondre à ces contraintes à condition de rester attaché à une claire séparation entre ce qui relève des États et ce qui relève des acteurs économiques. C'est le gage de la capacité de l'Organisation à intégrer à l'avenir des standards différents :

- au niveau juridique en permettant aux organisations de coopération du secteur de prendre appui sur sa réglementation, à l'instar du CIT pour les RU CIM et CIV ;
- pour les matières dangereuses, en faisant référence dans la mesure du possible aux normes internationales de l'ISO ou de manière équilibrée aux normes européennes (CEN) et russes (GOST<sup>1</sup>) dans le cadre de notre processus d'harmonisation avec l'annexe 2 du SMGS et en intégrant peut-être demain les normes de l'AAR<sup>2</sup> qui pourraient être utilisées dans les États du Golfe;
- pour l'admission des matériels roulants, des références existent aujourd'hui aux normes CEN et ISO et aux fiches de l'UIC dans les prescriptions techniques uniformes (PTU). Ces références pourraient être élargies à d'autres questions et systématisées grâce à l'article 5 des APTU qui permet la validation de normes techniques par la Commission d'experts techniques de l'OTIF.

*François Davenne*

<sup>1</sup> Les normes GOST ou standards d'État, désignent l'ensemble des normes commerciales et industrielles reconnues en Fédération de Russie. Elles sont édictées et gérées par l'Agence fédérale pour la régulation technique et la métrologie, organisme officiel russe de normalisation et membre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

<sup>2</sup> « Association of American Railroads », en français Association des chemins de fer américains est un regroupement des principales compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord (Canada, États-Unis, Mexique).

## 125 ANS !

**E**n 1893, la Convention internationale de Berne, ou Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer, entrainé en vigueur. Cette convention comportait entre autres les dispositions internationales sur le transport des marchandises dangereuses qui deviendraient plus tard le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

La COTIF 1999 a donc aujourd'hui 125 ans d'histoire derrière elle et tout autant d'années de développement du droit ferroviaire et d'innovation devant elle !

Durant cette année 2018, le Secrétariat de l'OTIF a réalisé nombre de projets pour fêter cet anniversaire. Dans ce bulletin 3/2018, le Secrétariat est heureux de proposer à ses lecteurs la réédition augmentée d'un article de Marc Allégret publié en 1994 dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, alors en français et en allemand.

L'article est désormais proposé en anglais également. Il retrace fort habilement l'histoire des conventions CIM, CIV et COTIF. La nouvelle version augmentée avec le concours d'Iris Gries, experte juridique, va permettre au lecteur de continuer l'histoire et de se projeter dans l'avenir.

## Historique des conventions CIM, CIV, COTIF et des unions ou organismes internationaux ferroviaires

Marc Allégret (Inspecteur Principal Hors classe honoraire de la Direction juridique de la SNCF)

### *I. Historique des Conventions de Berne*

1. L'origine des conventions internationales concernant le transport ferroviaire des marchandises (CIM), des voyageurs et des bagages (CIV) est ancienne : elle remonte à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, après la création des Chemins de fer en Europe.

2. En France, les Chemins de fer sont nés entre 1827 et 1860 : en 1827, première ligne (marchandises) Saint-Etienne-Andrézieux (21 kms), Paris-Saint-Germain (voyageurs) en 1837, Paris-Versailles en 1839. Ensuite, une loi organique du 15 juin 1842 approuve le projet dit « étoile de Legrand » (ensemble des lignes rayonnant de Paris vers les frontières), qui favorise la création des grandes compagnies et la réalisation des lignes<sup>1</sup>.

Entre 1850 et 1870, la cadence moyenne de construction des voies était de sept cents kilomètres par an.

À la fin du second Empire, le réseau français présente déjà la configuration générale que nous lui connaissons : en 1870, il existe près de dix-huit mille kilomètres de voies exploitées, qui comprennent presque toutes les lignes actuelles à grand trafic.

3. Dans les autres pays européens, les réseaux de Chemins de fer sont également nés au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

4. Or, dès leur création, les ré-

seaux en contact à chaque frontière politique ont procédé à des échanges de trafic et, à cette occasion, on s'est immédiatement heurté aux difficultés juridiques et pratiques que soulevait l'exécution des transports internationaux, en raison des divergences des lois et règlements régissant les transports dans les différents États.

5. C'est pourquoi, en juin 1874, deux avocats suisses. M<sup>e</sup> Georges de Seigneux (à Genève) et M<sup>e</sup> Hermann Christ (à Bâle), adressaient à l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse une pétition demandant que des négociations diplomatiques soient ouvertes en vue d'élaborer une convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer<sup>2</sup>.

Ces négociations amenaient la convocation de trois conférences préparatoires, en 1878, 1881 et 1886 et aboutissaient à la signature à Berne, le 14 octobre 1890, de la première « Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer », laquelle entrainé en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1893, entre les États suivants : l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse.

Dans la pratique, cette convention a été appelée la CIB (Convention internationale de Berne). On peut noter qu'il s'agissait de la première convention internationale en matière de transports et la seule signée au XIX<sup>e</sup> siècle.

En France, elle a été approuvée par la loi du 29 décembre 1891 et promulguée par le décret du 25 novembre 1892 (Journal of-

<sup>1</sup> Voir René Parès, *Le Chemin de fer en France*, La documentation française, 1974 ; Jean Falaize, *La naissance des Chemins de fer en France*, *La vie du Rail* n° 1841 du 29 avril 1982.

<sup>2</sup> Voir le texte de la pétition dans l'ouvrage de Béla de Nánássy, *Introduction*, cité tous note 6.

ficiel de la République française 30 nov. 1892, p. 5718 et s.).

6. L'article 59 de la CIB prévoyait une révision périodique triennale (devenue quinquennale à partir de 1905), afin d'apporter à la convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

7. Ainsi, depuis 1893, la convention d'origine a fait l'objet de deux révisions :

- la première, à Paris en 1896 ;

- la deuxième, à Berne en 1905.

Le texte applicable à compter du 22 décembre 1908 était celui approuvé par la loi française du 24 juillet 1907 (J.O. 26 juillet 1907) et promulgué par le décret du 17 octobre 1908 (J.O. 24 octobre 1908, p. 7277)<sup>3</sup>.

8. Progressivement, la sphère d'application de la Convention de 1890 a été élargie par l'adhésion des pays suivants : Danemark (1897), Roumanie (1904), Suède (1907), Serbie (1910), Bulgarie (1911), Norvège (1920), Pologne et Tchécoslovaquie (1922).

9. Après la première guerre mondiale, la question d'une révision de la CIB a été reprise à l'initiative de la France. Sur cette base, la 3<sup>e</sup> révision, intervenue à Berne en 1923-1924, aboutissait à la signature :

- d'une part, de la convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer du 23 octobre 1924 (dite CIM), entrée en vi-

gueur le 1<sup>er</sup> octobre 1928 ;

- d'autre part, de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer du 23 octobre 1924 (dite CIV), également entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1928 : il s'agissait de la première convention concernant les voyageurs et les bagages.

De nouveaux États étaient appelés à participer à ces conventions : l'Autriche, la Hongrie, la Finlande, l'Espagne, le Portugal, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes (qui prendra le nom de Yougoslavie en 1931), la Grèce, le Liechtenstein (Bull. transp. int. 1928, p. 246), la Turquie (adhésion en 1930, Bull. précité, 1930, p. 290) ; les trois États baltes : l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie ainsi que la Ville Libre de Dantzig qui devaient disparaître dans la tourmente de la seconde guerre mondiale.

En France, deux lois du 27 août 1926 (J.O. 2 septembre 1926, P. 9890) avaient autorisé la ratification des nouvelles conventions ; les décrets de promulgation du 9 mars 1928 ont été publiés au Journal officiel du 20 avril 1928 (CIV, p. 4530 ; CIM, p. 4540).

À propos de la CIM, il convient d'observer que son Annexe I (Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions), qui visait notamment les marchandises dangereuses, avait été revue et étoffée par rapport à l'Annexe I de la CIB et, innovation à souli-

gner, une Commission d'experts chargée de sa mise à jour était instituée (CIM, art 60 et Annexe VII).

En outre, le procès-verbal de mise en vigueur du 18 octobre 1927 (chiffre 2) disposait expressément que la CIB du 14 octobre 1890 modifiée devait être considérée comme abrogée et remplacée par la CIM du 23 octobre 1924 lors de la mise en vigueur de cette dernière, le 1<sup>er</sup> octobre 1928. Ainsi, était adoptée la règle qui sera suivie par la suite, à savoir la mise en vigueur d'une nouvelle convention issue d'une procédure de révision entraîne l'abrogation, à cette même date, de la convention précédente<sup>4</sup>.

10. La Russie était partie à la Convention de 1890 mais après 1918, l'URSS n'a pas maintenu sa participation aux CIM-CIV de 1924, ni à celles élaborées ultérieurement

11. La 4<sup>e</sup> révision, intervenue à Rome, marque le début des révisions communes, CIM-CIV. Elle s'est traduite par la signature le 23 novembre 1933 de nouvelles CIM et CIV entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1938 (elles remplaçaient à cette dernière date, les précédentes CIM et CIV de 1924).

On peut noter spécialement l'élaboration, lors de cette révision, du premier "Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers" (RIP), qui constituait l'Annexe VII à la CIM du 23 novembre 1933. L'utilisation sur les chemins de

<sup>3</sup> Voir Maurice Loyau, La Convention de Berne et la jurisprudence française de 1893 à 1911 (Sirey 1911).

<sup>4</sup> Pour les commentaires de la CIM et de la CIV de 1924, voir : René Brunet, Paul Durand et Max de Fourcauld, Les transports internationaux par voie ferrée, (Sirey 1927). En ce qui concerne la CIM de 1924, voir également : Maurice Travers, Le droit commercial international, volume V, Fascicule I (Sirey 1932) et II (Sirey 1933).

fer de wagons appartenant à des particuliers est apparue, tout d'abord, en Angleterre (1830), puis, au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en Allemagne et en France<sup>5</sup>).

La ratification en France, des nouvelles CIM-CTV a été autorisée par la loi du 19 juillet 1933 (J.O. 23 juil. 1935, p. 7970) et le décret de promulgation, en date du 12 janvier 1938, a été publié au Journal officiel des 24-25 janvier 1938 (p. 1076).

L'application des CIM-CIV de 1933 a été pratiquement paralysée pendant la seconde guerre mondiale<sup>6</sup>.

12. Après la fin des hostilités et la reprise progressive du trafic international, une convention additionnelle à la CIM du 23 novembre 1933 a été signée à Berne, le 13 mai 1950 (Décret n° 50-1397, 4 nov. 1950 ; J.O. 9 nov. 1950, p. 11.461; Bull. transp. int. 1952, p. 36). Elle visait à instituer deux commissions d'experts, l'une chargée de la révision du RIP (Annexe VII à la CIM de 1933), l'autre chargée d'élaborer un nouveau Règlement concernant le transport des conteneurs (RiCo) qui deviendra l'Annexe IX de ladite CIM. Ainsi, la mission confiée à ces deux commissions d'experts aboutissait à la mise en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 1953, d'un

RIP nouveau et du premier RiCo.

13. D'autre part, on a procédé à la 5<sup>e</sup> révision des conventions, à l'issue de laquelle deux nouvelles CIM et CIV ont été signées, à Berne, le 25 octobre 1952.

Essentiellement, cette révision a été marquée par :

- 1) l'adhésion du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, moyennant l'insertion dans les conventions de dispositions spéciales régissant la responsabilité du chemin de fer pour la partie maritime des transports mixtes fer-mer ;
- 2) la solution pragmatique apportée au délicat problème diplomatique que posait la division de l'Allemagne en deux États : la République Fédérale d'Allemagne (RFA), reconnue par les pays de l'Ouest et la République Démocratique Allemande (RDA), reconnue par les pays de l'Est. En vertu d'un protocole additionnel signé le 11 avril 1953 par les autres États, la participation des « parties territoriales » d'un État était possible dans la mesure où chacune de ces parties adoptait, par voie de législation interne, les dispositions des conventions CIM-CIV de 1952 ;

3) le maintien dans l'Union de Berne des Républiques populaires dont on pouvait craindre le retrait à la suite de la mise en vigueur en 1951, du SMGS et du SMPS (Accords concernant le transport international des marchandises et des voyageurs par chemins de fer) entre l'URSS et ces Républiques (voir n° 33 à 38) ;

4) la participation, pour la première fois, à titre consultatif, d'organisations internationales compétentes en matière de transports telles que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU) et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et, également, des organisations représentant les usagers, telles que la Chambre de Commerce Internationale (CCI) et l'Union internationale d'associations de propriétaires de wagons de particuliers (UIP).

Les CIM et CIV du 25 octobre 1952 sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1956 (à cette date, elles ont remplacé les précédentes CIM et CIV du 23 novembre 1933).

En France, leur ratification a été autorisée par la loi n° 54-925 du 17 septembre 1954 (J.O. 18 septembre 1954, p. 8927) et elles ont été publiées par le décret n° 55-

<sup>5</sup> La situation juridique des wagons de particuliers a été étudiée lors du 7<sup>e</sup> colloque de l'Institut du droit international des transports (IDIT) qui s'est tenu à Rouen, les 11-12 mars 1982.

Sept rapports nationaux ont été présentés. Ils ont été publiés dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires (v. Marc Allégret, Le statut juridique des wagons de particuliers en droit français: Bull. transp. internat. 1982, p. 57 et 1983, p. 37 - en droit espagnol, par Ana Maria Quevedo Queipo de Llano : Bull. 1982, p. 73 et 1983, p. 122 - en droit italien, par Giuseppe Sessa: Bull. 1982, p. 82 et 1985, p. 35 en droit suisse et selon le RIP par Marcel Ingold : Bull. 1982, p. 92 et 1983, p. 87 - en droit anglais, par Michael Baker Bull. 1982, p. 100 et 1984, p. 76 - en droit belge, par José Compère : Bull. 1982, p. 107 et 1985, p. 39 - en droit allemand, par Rudolf Eiermann: Bull. 1982, p. 66 et 1983, p. 8).

En outre, le rapport français a été publié à la Revue générale des Chemins de fer (1983, p. 95 et rectific. p. 245).

<sup>6</sup> Sur la CIM, de 1933, voir :

- Béla de Nánássy, Le droit international des transports par chemins de fer, commentaire de la CIM du 23 novembre 1933 (traduction française par E. Ruffy, avec préface de Paul Durand, Rittmann et Bauer S.A., Bâle, 1946) ;
- Maurice Travers, Le droit commercial international, volume V, Fascicule III (Sirey 1938).

Signalons que le texte de la CIM de 1933 figure dans l'ouvrage du professeur Béla de Nánássy, article par article, et dans l'ouvrage de Maurice Travers (Fasc. III, Appendice I, p. 654 et s.). En outre, les textes de la CIM et de la CIV de 1933 étaient également repris en annexe au Bull. transp. int. des années 1934 et 1935.

836 du 2 avril 1955 (J.O. 27-28 juin 1955, p. 6399)<sup>7), 8), 9)</sup>

14, La 6<sup>e</sup> révision des conventions s'est terminée par la signature, à Berne, le 25 février 1961, de deux nouvelles CIM et CIV.

La participation des deux États allemands a été réglée par un protocole additionnel, également en date du 25 février 1961, comme pour les précédentes conventions de 1952.

Après les ratifications des États, les CIM et CIV du 25 février 1961 sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1965 : à cette dernière date, elles ont remplacé les CIM et CIV de 1952.

En France, elles ont été publiées par le décret no 65-350 du 23 avril 1965 (J.O. 11 mai 1965, p. 3704)<sup>10), 11)</sup>.

Sous l'empire des CIM/CIV de 1961, on observe une extension de l'aire d'application des conventions aux États du Proche et Moyen Orient et de l'Afrique du Nord, par l'adhésion des pays suivants :

- Maroc : 1<sup>er</sup> janvier 1965 ;
- Syrie : 7 mai 1965 ;
- Irak : 24 août 1965 ;
- Tunisie : 21 novembre 1965 ;
- Iran : 9 mars 1968 ;
- Algérie : 30 octobre 1969.

(Bull. transp. int. 1969, p. 21 et 170)<sup>12)</sup>.

De son côté, l'Irlande est devenue adhérente à la date du 1<sup>er</sup> février 1970 (Bull. transp. int. 1969, p. 225).

15. Cependant, en 1972, les données de la participation allemande se sont trouvées modifiées en raison, d'une part, de la politique de normalisation entre les deux États allemands (Traité du 8 novembre 1972 sur le fondement des relations entre la République Fédérale d'Allemagne et la République Démocratique Allemande, cf. Annuaire français de droit international, CNRS 1972, p. 514), d'autre part, sur un plan plus général, de la politique de normalisation dans les rapports Est-Ouest (reconnaissance de la RDA par la France, le 22 déc. 1972, Cf. Annuaire français précité, 1974, p. 1067).

C'est ainsi que la RDA et la RFA ont été amenées à présenter des demandes formelles d'adhésion aux CIM-CIV du 25 février 1961. Finalement, ces demandes ont été admises et les deux États allemands sont devenus États contractants à part entière à la CIM et à la CIV de 1961, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1973 (cf. Bull. transp. int. 1973, partie officielle, p. 42).

16. En outre, il convient de retenir que la convention addition-

nelle à la CIV du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, et ratifiée par plus de quinze États, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1973 (Bull. transp. int. 1973, p. 7 et, pour la France, Décret no 73-593 du 25 juin 1973: JO 4 juillet 1973, p. 7172)<sup>13)</sup>.

17. La 7<sup>e</sup> révision des conventions a abouti à la signature, à Berne, le 7 février 1970, de deux nouvelles CIM et CIV<sup>14)</sup>.

Après le dépôt des ratifications, une Conférence diplomatique réunie à Berne, du 5 au 9 novembre 1973, a fixé au 1<sup>er</sup> janvier 1975, la date de mise en vigueur des nouvelles CIM-CIV de 1970 (à cette dernière date, elles ont remplacé les précédentes CIM-CIV de 1961).

À cette occasion, la Conférence a constaté que les deux États allemands ayant adhéré aux conventions de 1961 (voir n° 15) et ayant manifesté l'intention d'adhérer également aux conventions de 1970, le système adopté par le protocole additionnel du 25 février 1961, pour la participation allemande, était devenu sans objet (Bull. transp. int. 1973, p. 194).

Les nouvelles conventions CIM-CIV du 7 février 1970, dont la ratification, par la France, avait été autorisée par la loi n° 72-601 du

7 Les Actes de la 5<sup>e</sup> Conférence de révision, qui relaient les travaux des Commissions et de la conférence de révision, ont fait l'objet de deux forts volumes publiés, en 1954, par l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de fer (OCTI).

8 L'OCTI a également publié, en 1960, des "Notes sur les modifications apportées à la CIM par la 5<sup>e</sup> conférence de révision de 1952" (Doc. OC/CIM-Rev. VI/I, Sion, sept. 1960), qui actualisaient et complétaient la traduction française de 1946 de l'ouvrage du professeur « Béla de Nánássy.

9 En 1956, Paul M.F. Durand a fait paraître son ouvrage : "Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes) Étude comparée des nouvelles conventions de Berne mises en application le 1<sup>er</sup> mars 1956", avec une préface de Louis Armand (Sirey 1956).

10 Les Actes de la 6<sup>e</sup> Conférence de révision, en deux tomes, ont été publiés en 1962, par l'OCTI.

11 Pour l'analyse des nouvelles CIM et CIV de 1961, voir Paul M. F. Durand (Rev. trim. dr. com. 1964, p. 255; J.C.P. 65, I, 1891).

12 Voir "Les conventions internationales de Berne concernant les transports par Chemins de fer: histoire, principes, application en Afrique du Nord," par Claude Anglade (Bull. transp. int. 1967. P. 199).

13 L'élaboration de la CA à la CIV avait été particulièrement difficile. Dans le cadre des études initiales, on peut rappeler le rapport Georges Caillaud (Unidroit 1955, Et XXXIV. Doc. 5).

14 Les Actes de la 7<sup>e</sup> conférence de révision, en deux tomes, ont été publiés en 1972 par l'OCTI.

5 juillet 1972 (J.O. 8 juillet 1972, p. 7111), ont été publiées par le décret n° 75-786 du 7 août 1975 (J.O. 25-26 août 1975, p. 8745).

18. La Convention additionnelle (CA) à la CIV (voir n° 16) avait été prorogée et adaptée à la CIV du 7 janvier 1970 (voir protocole II, 9 novembre 1973 : J.O. 3-4 mai 1976, p. 2645) avec mise en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1975<sup>15</sup>).

19. Au 1<sup>er</sup> janvier 1975, les États contractants étaient les suivants : Algérie, Allemagne (République Fédérale), Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Liechtenstein, Luxembourg, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Démocratique Allemande, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Syrie, Tchécoslovaquie, Tunisie, Turquie et Yougoslavie.

20. Ultérieurement, le Liban ayant déposé, auprès du Gouvernement suisse, ses instruments de ratification de la CIM de 1970, celle-ci est devenue juridiquement applicable avec ce pays à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1980 (Bull. transp. int. 1979, p. 111).

21. Le 22 février 1983, le Liban a également déposé, auprès du Gouvernement suisse, ses instruments de ratification de la CIV de 1970, avec effet à compter du 1<sup>er</sup> avril 1983 (Bull. transp. int. 1983, p. 21).

22. L'URSS, qui était représentée à la 7<sup>e</sup> conférence de révision par un observateur, sur invitation du Gouvernement suisse, n'a pas

signé les CIM-CIV de 1970. Elle reste donc en dehors du champ d'application des Conventions de Berne (v. n° 10).

23. Ainsi, l'aire d'application des conventions CIM et CIV du 7 février 1970 s'est étendue à tous les pays d'Europe (sauf l'Albanie et l'URSS), aux pays du Moyen Orient : Turquie, Syrie, Liban, Irak, Iran ainsi qu'aux trois États du Maghreb : Maroc, Algérie, Tunisie<sup>16</sup>).

24. Les anciens ouvrages des auteurs précédemment cités : Loyau (v. note<sup>3</sup>), Brunet, Durand, de Fourcault (note<sup>4</sup>), Travers (notes<sup>4</sup>) et <sup>6</sup>) Béla de Nánassy (note<sup>6</sup>), Paul M.-F. Durand (note<sup>9</sup>) sont intéressants. En effet, d'une part, ils permettent d'analyser et de suivre l'évolution des idées et des textes, d'autre part, les observations formulées peuvent conserver leur valeur dans la mesure où les dispositions dont il s'agit n'ont pas fait l'objet de modifications ultérieures. Notamment, à ce dernier point de vue, l'ouvrage du professeur Béla de Nánassy constitue un remarquable commentaire doctrinal.

25. Les travaux concernant la 8<sup>e</sup> révision CIM-CIV se sont étalés sur quatre années (1976-1980).

Ils ont été marqués par une importante réforme de la structure des conventions, qui consistait à répartir les dispositions des deux Conventions du 7 février 1970, d'une part, dans une convention institutionnelle de caractère permanent, groupant les dispositions organiques concernant les relations des États entre eux ; d'autre

part, dans deux appendices à ladite convention reprenant, sous la terminologie de « Règles Uniformes CIV » et « Règles Uniformes CIM », les dispositions du droit des transports proprement dit.

Cette réforme visait trois objectifs :

- a) institutionnaliser et donner une « Constitution » à l'Union dite de Berne qui, depuis 1890, date de la CIB, réunissait les États parties aux différentes CIM et CIV qui se sont succédé dans le temps ;
- b) éliminer les inconvénients résultant du principe des révisions périodiques (après cinq ans d'application) de la totalité des conventions CIM-CIV et de la règle instaurée par le protocole de 1927 concernant la CIM de 1924 et maintenue par la suite, selon laquelle la mise en vigueur de nouvelles conventions avait pour effet d'abroger in globo les précédentes (cf. CIM et CIV, 25 octobre 1952, art. 67 et 66 - CIM et CIV, 25 février 1961, art 69 et 68 - CIM et CIV, 7 février 1970, art. 69 et 64) ;
- c) permettre l'adaptation des dispositions du droit des transports aux besoins de la pratique en prévoyant un système convenable de modification des textes.

Bien entendu, parallèlement à cette réforme institutionnelle, on a également procédé à la révision des dispositions du droit des transports ferroviaires marchandises et voyageurs.

**15** Sur la CA à la CIV, il convient de rappeler la parution d'un commentaire très complet, par G. Mutz : 'Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CIV (La responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs en trafic international d'après la convention additionnelle à la CIV), publié en langue allemande. Éditions GOF, Vienne 1977 ; il n'existe pas de traduction française.

**16** Pour les commentaires de la CIM de 1970, il faut signaler l'ouvrage de Josef Wick : Le droit international des transports par chemins de fer, traduction française par J. Favre et M. Ingold, 1976 (Éditions Imprimerie Nouvelle E.G. Chave S.A., Neuchâtel, Suisse).

C'est dans ces conditions que la 8<sup>e</sup> conférence de révision CIM/CIV a abouti à la signature à Berne, le 9 mai 1980, de la « Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) », 28 articles, concernant la création et le fonctionnement de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), convention à laquelle étaient annexés :

- un Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF (9 articles) ;
- un Appendice A : « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) », 62 articles, intégrant les dispositions de la Convention additionnelle antérieure ;
- un Appendice B : « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) », 66 articles, avec 4 annexes concernant les marchandises dangereuses (RID), les wagons de particuliers (RIP), les conteneurs (RICO) et les colis express (RIEx), étant précisé que le Protocole

et les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs annexes, font partie intégrante de ladite Convention<sup>17), 18)</sup>.

26. En France, c'est la loi n<sup>o</sup>. 82-520 du 21 juin 1982 qui a autorisé l'approbation de la COTIF (J.O. 22 juin 1982, p. 1958).

À la suite de cette loi, la France a déposé son instrument d'approbation, le 3 septembre 1982, auprès du gouvernement suisse (Bull. transp. int. 1982, p. 127).

Le nombre de ratifications visé par l'article 24 de la COTIF étant atteint, le gouvernement suisse a convoqué une conférence diplomatique, qui s'est réunie à Berne, du 15 au 17 février 1984 et a fixé la date de mise en vigueur de la COTIF au 1<sup>er</sup> mai 1985 (Bull. transp. int. 1984, p. 33-34), date à laquelle, les CIM et CIV du 7 février 1970 et la Convention additionnelle à ladite CIV doivent être considérées comme abrogées<sup>19), 20)</sup>.

27. Les 33 États signataires de la COTIF ont tous déposé leurs instruments de ratification ou d'approbation auprès du gouvernement suisse :

Danemark (18 juin 1981), République Démocratique Allemande,

Hongrie, Espagne, Pays-Bas, Bulgarie, Yougoslavie, France, Tchécoslovaquie, Autriche, Royaume-Uni, Belgique, Roumanie, Luxembourg, Suisse et Liban (1<sup>er</sup> décembre 1983) (cf. protocole 17 février 1984 concernant la mise en vigueur de la COTIF), Tunisie (2 juillet 1984), Finlande (15 août 1984), Norvège (12 septembre 1984), Irak (8 novembre 1984) (cf. Bull. transp. int. 1984, p. 74, 101 et 121) ; Pologne (7 janvier 1985), Liechtenstein (30 janvier 1985), République Fédérale d'Allemagne (27 février 1985), Italie (1<sup>er</sup> mars 1985), Suède (25 mars 1985), Iran (12 avril 1985), Turquie (20 juin 1985) et Syrie (11 octobre 1985) (cf. Bull. transp. int. 1985, p. 1,33 et 57. - Circulaire OCTI, 14 novembre 1985 pour la Syrie), Portugal (7 juillet 1986 : Bull. transp. int. 1986, p. 77), l'Irlande (9 septembre 1986) et la Grèce (23 septembre 1986 : Bull. transp. int. 1986, p. 101), Maroc (2 juin 1987 : Bull. transp. int. 1987, p. 53), Algérie (28 novembre 1991 : Bull. transp. int. 1992, p. 1).

28. À la suite de la chute du mur de Berlin, le 9 novembre 1989 et de la réunification allemande (adhésion de la RDA à la RFA), il n'y a plus, à compter du 3 octobre 1990, qu'un seul Etat souverain, au sein de l'OTIF, l'Allemagne

**17** Les Actes de la 8<sup>e</sup> Conférence de révision CIM/CIV ont été publiés, en 3 tomes, par l'OCTI.

**18** Sur la 8<sup>e</sup> révision, voir les commentaires Matyassy-Mutz (COTIF), Ingold (RU-CIM), Amberg, Yéretzian in Bull. transp. int. 1981, p. 1, 40, 84 et 112 et Allégret in Bull. transp. Paris, 1980, p. 334 (COTIF), 374, 402, 561 et 574 (RU-CIM) et 1981, p. 175, 206, 238 et 388 (RU-CIV).

Pour une analyse doctrinale et jurisprudentielle de la COTIF et des RU-CIM et CTV, voir M. Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Extrait du Juris-Classeur commercial. Paris, Litec, 1989 (obser. in Bull. transp. int. 1989, p. 43).

**19** En France, la COTIF, le Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF, l'Appendice A (RU-CIV) et l'Appendice B (RU-CIM) ont été publiés au J.O. édition Lois et décrets, du 3 septembre 1987. Les 4 annexes aux RU-CIM (RID, RIP, RICO et RIEx) ainsi que le protocole de mise en vigueur de la COTIF ont été publiés au J.O. édition des documents administratifs du 3 septembre 1987.

**20** Modification des textes : Selon la COTIF, les modifications aux dispositions des RU-CIM et CIV fixant les principes fondamentaux du droit des transports sont soumises à la ratification par les États membres (COTIF, art. 19, § 2 et art. 20) ; au contraire, les modifications aux autres dispositions des RU-CIM et CIV, y compris leurs annexes, sont soumises à une procédure de révision dite accélérée, qui n'exige plus la ratification par les États membres (COTIF, art. 19, § 3 et 4 et art. 21). La possibilité d'une révision dite accélérée pour certaines dispositions CIM/CIV avait été adoptée lors de la 5<sup>e</sup> révision CIM/CIV (voir no 13), sur la proposition de l'UIC appuyée par la France et la Suisse.

(Bull. transp. int. 1990, p. 93<sup>21</sup>).  
29. Par ailleurs, plusieurs adhésions à la COTIF sont intervenues :

celle de l'Albanie (1<sup>er</sup> mai 1985 : Bull. transp. int. 1984, p. 73), de la Principauté de Monaco (1<sup>er</sup> février 1990 : Bull. 1990, p. 1-2)<sup>22</sup> de la Croatie (1<sup>er</sup> décembre 1992 : Bull. 1992, p. 107) et de la Slovénie (1<sup>er</sup> février 1993 : Bull. 1993, p. 65).

30. Les procédures d'adhésion de la République tchèque et de la République slovaque, issues de l'ancienne Tchécoslovaquie, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, sont en cours.

### 31. Influence de la CIM

La CIM a été la première convention internationale concernant les transports de marchandises et son origine est ancienne puisqu'elle remonte à 1890.

Il est intéressant d'observer l'in-

fluence qu'elle a exercée sur les autres conventions unimodales de transport.

La CIM a inspiré, concurremment avec la Convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les auteurs de la convention aérienne de Varsovie du 12 octobre 1929. De même, la CIM a nettement inspiré les auteurs de la CMR, lorsque le développement des transports routiers, sur le plan international, a suscité le besoin d'une convention interétatique, ce qui est d'une bonne technique législative puisqu'il s'agissait des deux conventions concernant les transports terrestres de marchandises. On peut considérer que la CMR est une sœur de la CIM<sup>23</sup>.

32. En outre, la CIM représente une source d'inspiration pour l'élaboration ou la modification des législations nationales : c'est ainsi que les dispositions de la CIM ont été introduites dans les

textes concernant les transports ferroviaires internes de marchandises (ou les ont inspirés) en Suisse, en Allemagne<sup>24</sup>, en Autriche<sup>25</sup> aux Pays-Bas, <sup>26</sup>, en Italie<sup>27</sup>, en Norvège<sup>28</sup>, en Pologne<sup>29</sup>.

Problème de la coexistence entre les CIM/CIV et les accords SMGS et SMPS

33. Comme il a été dit, l'URSS n'a pas adhéré à la CIM et à la CIV (voir nos 10 et 22), ni à la COTIF. En revanche, elle était signataire, avec les Républiques populaires (sauf la Yougoslavie) du SMGS (Accord concernant le transport international des marchandises par Chemins de fer)<sup>30</sup> et du SMPS (Accord concernant le transport international des voyageurs)<sup>31, 32</sup>.

34. En droit, le SMGS se présente comme une convention entre administrations ferroviaires alors que la CIM est une convention diplomatique entre États. En fait,

21 La réunification allemande avait fait l'objet d'un traité portant règlement définitif concernant l'Allemagne signé à Moscou, le 12 septembre 1990, par la France, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'URSS la RFA et la RDA (Loi française n° 90-1139, du 26 décembre 1990 autorisant la ratification : J.O. 28 décembre 1990 ; Décret n° 91-391 du 24 avril 1991 : J.O. 26 avril 1991).

Par ce traité, les quatre puissances victorieuses (États-Unis, France, Royaume-Uni et URSS) mettent fin à leurs droits et responsabilité concernant Berlin et l'Allemagne dans son ensemble ; elles restituent donc à l'Allemagne sa pleine souveraineté.

Les frontières extérieures de l'Allemagne unie seront les frontières de la République Fédérale d'Allemagne et de la République démocratique allemande (un traité entre l'Allemagne unie et la Pologne, signé à Varsovie, le 14 novembre 1990, a confirmé la frontière existante).

22 Les lignes ferroviaires entre la France et la Principauté de Monaco sont exploitées par la SNCF. En dernier lieu, une convention entre la Principauté de Monaco et la SNCF, en date du 20 décembre 1988, a chargé la SNCF de poursuivre l'exploitation des lignes ferroviaires traversant la Principauté : la concession est renouvelée pour une durée de 25 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1983 (voir Décret n° 89-180, 20 mars 1989 : J.O. 24 mars 1989).

23 Voir Paul M.F. Durand, Étude comparative de la Convention de Berne du 25 octobre 1952 et la Convention de Genève du 19 mai 1956, Rev. trim. dr. com. 1956, p. 603 – R. Bronner et M. Allégret, Le droit applicable aux transports internationaux de marchandises : JCP 1986, éd. E, II, 14770.

24 EVO: Eisenbahn-Verkehrsordnung : Règlement relatif aux transports par chemin de fer.

25 H. Graf, Droit de transport ferroviaire en Autriche : Bull. transp. int. 1978, p. 96 - M. Killmeyer, même étude : Bull. transp. int. 1988, p. 113.

26 M. J. Druiff, Le droit de transport per chemins de fer aux Pays-Bas : Bull. transp. int. 1962, p. 154, avec une annexe n° 1.

27 E. Poli et M. Romitelli, La nouvelle réglementation interne italienne pour les transports par chemin de fer : Bull. transp. int. 1962, p. 258, avec une annexe n° 2 : Conditions et tarifs pour les transports de marchandises en Italie, éd. 1<sup>er</sup> octobre 1961.

28 O. Heier, les principes de la législation norvégienne en matière de transport : Bull. transp. int. 1963, p. 114, avec une annexe n° 1.

29 W. Bras, Le nouveau droit de transport polonais : Bull. transp. int. 1986, p. 3.

30 Le sigle SMGS (initialement MGS) correspond à la désignation de l'Accord en langue russe. Sur le SMGS d'origine, voir étude Paul M. F. Durand : Clunet 1954, p. 690. - Le texte en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1960 figure en annexe au Bull. transp. int. de l'année 1960. - Voir aussi obser. J. Benes : Bull. transp. int. 1972, p. 256. - K. Spera, Comparaison entre les RU-CIM et le SMGS : Bull. transp. int. 4/1993, p. 179

31 Sur le SMPS, voir Bull. transp. int. 1959, p. 247-248 et 1965, p. 159.

32 L'Organisation pour la coopération des Chemins de fer (OSJD) groupait les chemins de fer adhérant aux SMGS et SMPS.

comme le faisait observer Paul Durand (étude citée sous note<sup>30</sup>), compte tenu du régime politique des républiques populaires, la différence était plus théorique que pratique.

35. La création, puis la mise en vigueur en 1951 du SMGS et du SMPS entre des pays tels que la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie et la Tchécoslovaquie, pouvaient faire craindre le retrait de ces États de l'Union dite de Berne. Mais, ce départ ne s'est pas produit et les pays de l'Est, signataires de la CIV et de la CIM de 1933 ont tous adhéré aux CIV et CIM suivantes de 1952, 1961, 1970 et à la COTIF de 1980.

36. De la dualité des rapports inter-étatiques et de la coexistence des CIM-CIV et SMGS-SMPS, il résultait que :

- 1) dans leurs rapports avec l'URSS, les Républiques populaires appliquaient le SMGS et le SMPS ;
- 2) dans leurs rapports avec l'Ouest européen, elles appliquaient la CIM et la CIV ;
- 3) dans leurs rapports entre elles, elles appliqueraient le SMGS et le SMPS.

37. Du point de vue juridique, la question s'est posée mais n'a pas été résolue de savoir si les pays de l'Est liés par les CIM-CIV de 1933 avaient la possibilité de conclure entre eux des conventions dérogeant auxdites CIM et CIV.

38. Après les bouleversements intervenus en Europe centrale et orientale, plusieurs États ont dénoncé les conventions SMGS et SMPS, notamment :

- la Hongrie, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1991 (SMGS/SMPS)

- la Tchécoslovaquie, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1991 (SMGS seulement)

- la Roumanie avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1993 (SMGS seulement)

- la Pologne qui, à plusieurs reprises, a dénoncé le SMGS puis est revenue sur sa décision.

D'autre part, du fait de la réunification de l'Allemagne, l'adhésion de la RDA aux SMGS/SMPS a pris fin.

Ainsi, on observe un recul important du champ d'application des SMGS/SMPS et une extension corrélative du champ d'application de la COTIF, puisque les États d'Europe centrale appliquent désormais la COTIF dans leurs trafics réciproques.

## *II. Les unions ou organismes internationaux ferroviaires*

39. Le mouvement en faveur d'une unification européenne des transports ferroviaires, qui est à l'origine des Conventions CIM et CIV, a été également marqué par la création d'unions ou organismes internationaux spécialisés.

40. La nécessité de créer ces unions ou organismes chargés d'étudier les problèmes de transport sous leurs différents aspects : technique, économique, administratif, financier, juridique ou douanier, est apparue dès que les réseaux européens sont entrés en contact et ont procédé à des échanges de trafic aux frontières de leurs pays respectifs.

À cet égard, on cite généralement la première réalisation

allemande, l'Union d'administrations de Chemins de fer de l'Europe centrale (Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, en abrégé VMEV), qualifiée plus simplement de Verein (union), constituée dès 1846 entre la Prusse, les autres États allemands, l'Autriche-Hongrie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

41. Après 1870, le besoin d'unifier les règles fixant les conditions de l'admission réciproque du matériel roulant s'est concrétisé, en 1882-1886, par l'adoption des premières normes pour l'unité technique (UT) des chemins de fer révisées en 1907, 1912 et 1938<sup>33</sup>. L'Unité technique vise à fixer les règles auxquelles doivent répondre les voies ferrées et les véhicules pour permettre le transit international.

Cette réglementation a la valeur d'un accord intergouvernemental. Ses dispositions ont été rendues applicables en France par un arrêté du Ministre des travaux publics en date du 29 mars 1939 (J.O. 31 mai 1939, p. 4208).

La gestion de l'UT est assurée par le gouvernement suisse. Cependant, à partir de 1929, toutes les études et tous les essais ont été effectués, pour le compte de l'UT, par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et cette orientation s'est encore affirmée après la seconde guerre mondiale<sup>34</sup>.

42. Par ailleurs, les réseaux participant à l'échange réciproque du matériel ferroviaire en trafic international ont été amenés à s'entendre sur des dispositions complétant les règles de l'Unité technique. Cette idée est à l'origine de l'Union internationale des wagons (Union du RIV), union internationale non gouvernementale créée à Stresa (Italie)

<sup>33</sup> Voir Bull. transp. int. 1940, p. 34-35, avec en annexe le texte de l'U.T. de 1938. - Etude Gaston Meyrat : Bull. transp. int. 1941, p. 466.

<sup>34</sup> Pour une étude exhaustive sur l'UT, voir Gustav Kafka : Bull. transp. int. 1982, p. 128.

en 1921. C'est sous ses auspices qu'a été élaboré le Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (Regolamento internazionale Veicoli), en abrégé RIV (premières lettres de son titre en italien).

En droit, le RIV est une convention multilatérale entre les chemins de fer participant au trafic international destinée à régir l'emploi réciproque des wagons, des agrès de chargement, des conteneurs et des palettes<sup>35</sup>. Les dispositions du RIV sont opposables aux usagers des chemins de fer dans la mesure où les tarifs ou les conventions les reprennent ou y renvoient<sup>36</sup>.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1980, l'Union internationale des wagons a été intégrée dans l'UIC : l'organe d'action est désormais le bureau RIV organisé au sein du Secrétariat général, respectivement de la Direction générale de l'UIC, à Paris.

43. En ce qui concerne les voitures et fourgons (matériel destiné au transport des voyageurs et des bagages) on a constaté la même évolution : création à Berne, en 1921, de l'Union internationale des voitures et fourgons (union du RIC), union internationale non gouvernementale et élaboration du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international (Regolamento Internazionale Carrozze), en abrégé RIC. En droit, le RIC est,

comme le RIV, une convention multilatérale entre les chemins de fer.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1980, l'Union internationale des voitures et fourgons a été également intégrée dans l'UIC : l'organe d'action est désormais le bureau RIC organisé au sein du Secrétariat général, respectivement de la Direction générale de l'UIC, à Paris.

44. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a été fondé en 1902, peu après la mise en vigueur de la CIB et a tenu sa réunion constitutive à Florence, en mars 1903. C'est une organisation internationale non gouvernementale qui a pour but le développement du droit international des transports ferroviaires sur la base de la CIM et de la CIV. Il réunit les réseaux ferroviaires, les compagnies de navigation et les entreprises routières appelés à participer au trafic CIM et CIV. Son activité est essentiellement juridique : il élabore les dispositions d'application et d'exécution liées au trafic international. Depuis 1921, sa gestion est confiée aux chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

45. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a été créée à Paris, le 1<sup>er</sup> décembre 1922, à l'initiative du Comité de direction des Chemins de fer français de l'époque. Cette création faisait suite à la conférence économique de Portorosa (Ita-

lie) d'octobre-novembre 1921 et à une résolution de la conférence intergouvernementale des transports tenue à Gênes, en mai 1922, sous les auspices de la Société des Nations. La nouvelle Union avait comme objectif « l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer, en vue du trafic international ». Juridiquement, l'UIC est une organisation internationale non gouvernementale qui groupe les réseaux ferroviaires. Son siège est statutairement à Paris (14, rue Jean Rey, 15<sup>e</sup> arrond.) et son activité est multiforme : elle s'exerce dans les domaines technique (le secteur le plus vaste, v. n° 41), économique, financier, cybernétique, informatique, statistique... Ses décisions sont reprises dans un ensemble de fiches qui constituent le Code UIC.

46. L'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), dont l'origine remonte à la CIB de 1890 (art 57), a toujours été l'organe d'action de l'Union dite de Berne. Depuis la mise en vigueur de la COTIF, il est l'un des organes de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Le centenaire de sa création a été célébré en 1993 (voir Bull. transp. int. 1/1993) et de nombreuses tâches lui sont confiées.

35 V. étude José Compère : Bull. transp. int. 1982, p. 108 - Rép. min. quest. écrite n. 67-175 : J.O. Déb.- Ass. nat 23 sept. 1985, p. 4501.

36 Pour éviter les parcours à vide, la SNCF et la DB ont conclu, en mars 1951, la convention EUROP concernant l'utilisation en commun d'un parc de 100 000 wagons marqués EUROP. Les résultats furent tels qu'ils amenèrent la conclusion, en mars 1953, d'une convention EUROP élargie, associant d'autres réseaux européens. Sur la convention EUROP, voir les commentaires Bondon (Revue générale des chemins de fer 1954, p. 243), Dreyer (Bull. transp. int. 1953, p. 82) et J. Compère (Bull. 1982, p. 110, 111).

## Aujourd'hui

Entre 1980 et 1994, le monde ferroviaire a connu de profondes mutations qui sont reflétées dans l'article de Marc Allégret. Ces mutations ont soulevé la question de savoir si le droit international ferroviaire, tel qu'il avait été codifié dans la COTIF 1980, répondait encore suffisamment à ces situations nouvelles et s'il était en mesure d'offrir des solutions satisfaisantes au vu des questions nouvelles du secteur.

Une de ces questions, toujours actuelle, est le mode d'organisation souhaitable pour la régulation du secteur et en particulier l'articulation avec les nombreuses organisations gouvernementales et non-gouvernementales compétentes. L'article en page 5 qui présente la vision partenariale de l'harmonisation du droit ferroviaire portée par l'OTIF donne un aperçu des solutions mises en place et en cours de développement. Cette question se pose d'ailleurs avec une particulière acuité depuis l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, qui a obligé à réinventer le processus de concertation depuis 2011. Il est d'ailleurs à noter que l'article de Marc Allégret ne fait aucune mention de l'Union européenne, ce qui est normal puisqu'il a été écrit avant le livre blanc des transports de 1996 qui a conduit à des changements profonds pour les États membres de l'OTIF et de l'Union européenne.

Pour revenir aux évolutions de l'Office central lui-même, celui-ci a cherché à conforter sa place dans le processus d'harmonisation juridique dans le domaine ferroviaire. Avec la COTIF 1999, l'Office central est ainsi parvenu à mettre en place, avec le succès de son projet de modification de la COTIF 1980 un système juridique complet qui correspond aux besoins des parties concernées.

Les travaux de révision, d'une durée de quatre ans environ, ont pu être

achevés avec succès par la signature du Protocole de Vilnius lors de la clôture de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale le 3 juin 1999. Ils sont l'aboutissement de 21 sessions de la Commission de révision d'une durée totale de 100 jours et ont conduit non seulement à l'adoption de modifications dans le domaine institutionnel, mais aussi dans celui du droit international des transports. Le résultat de cette refonte ambitieuse a permis d'installer l'OTIF au centre des évolutions du secteur.

Sur le plan des règles techniques, le rôle de la COTIF est réaffirmé. D'une part, la thématique des matières dangereuses est séparée de celle des contrats de marchandises CIM, avec un appendice indépendant (appendice C), qui rend justice à la nature de droit public de ces prescriptions indispensables au transport en sécurité de ces marchandises particulières. D'autre part, c'est aussi le moment où l'Union européenne commence à structurer son concept d'interopérabilité et à repenser les questions de sécurité. Il s'agit dès lors de continuer à assurer la compatibilité technique des matériels roulants en dehors du seul territoire de l'UE. L'admission technique de matériel ferroviaire (validation des normes techniques et adoption de prescriptions techniques uniformes – APTU – et admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international – ATMF) deviennent des sujets qui relèvent de l'OTIF et constituent les nouveaux appendices F et G.

Une fois ces questions de principe résolues, il a incombé à un groupe de travail commun (le groupe dit « Schweinsberg », en hommage à son principal animateur Ralf Schweinsberg, directeur adjoint de l'EBA), d'écrire la feuille de route des travaux futurs, qui ont conduit à la l'harmonisation qui existe aujourd'hui entre les STI de l'UE et les PTU de l'OTIF.

Sur le plan des règles uniformes, les

conditions des contrats de transport pour les voyageurs (CIV) et pour les marchandises (CIM) sont clarifiées et modernisées. De plus, la révision conduit à l'adoption de nouveaux appendices concernant les accessoires au transport international par le rail :

- l'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV) qui est désormais la base légale du CUU (Contrat universel d'utilisation) successeur du RIV mentionné dans l'article de M. Allégret,
- l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international (CUI) – avec la pleine participation de l'Union européenne, l'OTIF a ici fait œuvre de pionnier en définissant en 1999 des conditions-cadres de responsabilité pour les contrats internationaux d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (les « sillons internationaux » avant même que ces derniers ne commencent à exister).

Il était alors naturel d'envisager une adhésion de l'Union européenne elle-même à la COTIF. Sans revenir sur le long processus qui a conduit à l'adhésion de 2011, deux idées peuvent être retenues en forme de bilan :

- le partenariat ainsi créé donne sa cohérence au fait que, d'une part, l'OTIF fournit à l'UE son cadre contractuel pour les transports ferroviaires internationaux (CIV/CIM) et ses règles techniques pour le transport des matières dangereuses (RID) et que, d'autre part, le développement des règles techniques de l'OTIF se fonde sur le cadre défini du côté de l'UE ;
- cette adhésion renforce le pouvoir d'attraction de l'OTIF en montrant la capacité du Secrétariat à être un forum efficace et rigoureux pour définir un droit ferroviaire partagé – l'accord administratif signé en

3 Jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius au 1<sup>er</sup> juillet 2006, l'Office central des transports internationaux ferroviaires assumait la fonction de secrétariat de l'Organisation.

2013 avec la DG Mobilité et transports et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est un exemple de coopération réussie entre deux organisations aux compétences connexes.

Cette attractivité nouvelle se manifeste également par le renforcement des relations avec l'OSJD, une position commune existe depuis 2003, à l'initiative conjointe des deux Organisations, qui a permis le développement d'une lettre de voiture commune CIM/SMGS. Cette collaboration se renforce : des réunions communes régulières et des participations croisées dans les différentes instances sont aujourd'hui une réalité.

Le champ d'application géographique de la COTIF s'est également étoffé puisque l'OTIF compte actuellement 49 États membres. La Jordanie est, quant à elle, un État membre associé de l'OTIF depuis 2010. Deux MOU importants ont également été signés avec la Chine en 2016 et le Conseil de coopération du Golfe en 2014.

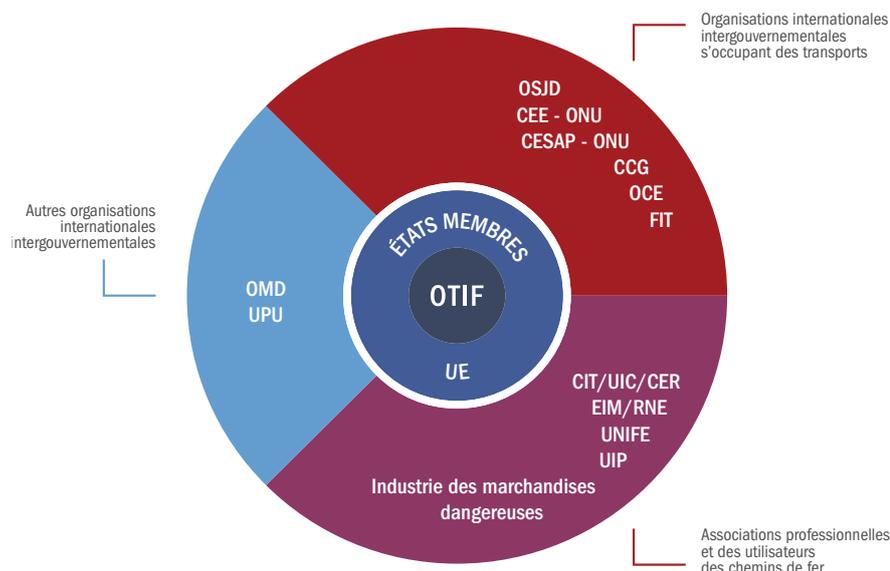
Pendant la durée de son application (1985 à 2006), soit une vingtaine d'années, la COTIF 1980 a été modifiée à quatre reprises seulement : d'une part, par des décisions prises par la Commission de révision en 1989 et en 1990, et d'autre part, sur décision de l'Assemblée générale, par le Protocole de 1990 et par le Proto-

cole de Vilnius en 1999.

Depuis son entrée en vigueur en 2006, la COTIF 1999 a déjà été modifiée à trois reprises, d'une part, par la Commission de révision en 2009 et en 2014 et par l'Assemblée générale en 2015. Un nouveau cycle de révision est actuellement en cours (26<sup>e</sup> session de la Commission de révision en février 2018 et 13<sup>e</sup> Assemblée générale en septembre 2018). Le rythme des cycles de révision est donc non seulement croissant, mais aussi plus régulier et plus rapproché que par le passé pour que le secteur ferroviaire puisse rester agile et s'adapter en permanence.

Le Secrétariat de l'OTIF saisit cette occasion pour exprimer à monsieur Allégret ses plus vifs remerciements pour son engagement à faire connaître l'OTIF, la COTIF et le droit du transport international ferroviaire non seulement par les études qu'il a signées dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, mais aussi dans d'autres publications scientifiques comme le JurisClasseur Transport.

*François Davenne*



4 Albanie, Algérie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Lettonie, Liban, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, Maroc, Monaco, Monténégro, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Syrie, Tunisie, Turquie et Ukraine. Actuellement, la qualité de membre de l'Irak, du Liban et de la Syrie est suspendue, étant donné que le trafic international ferroviaire avec ces États est interrompu.

## SOMMET FIT 2018 SUR LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette année, le Sommet annuel du Forum international des transports (FIT) était consacré à la sûreté et la sécurité. Il s'est déroulé à Leipzig, en Allemagne, du 23 au 25 mai 2018.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, est intervenu lors de la session « focus » sur une approche systémique de l'amélioration de la sécurité. En effet, la COTIF met en place un cadre pour assurer la sécurité du transport ferroviaire international, qui utilise le concept de système de gestion de la sécurité. M. Davenne a présenté les enjeux de la sécurité ferroviaire au niveau international.

Il a aussi activement participé à



l'atelier organisé par la CEE-ONU et l'UIC, où il a insisté sur la vocation de *backbone* des chemins de fer pour une mobilité sans couture.

En parallèle, l'Organisation de coopé-

ration économique de la mer Noire et son Secrétaire général, M. Michael B. Christides, avait invité l'OTIF à être présente sur leur stand tout au long du Sommet.

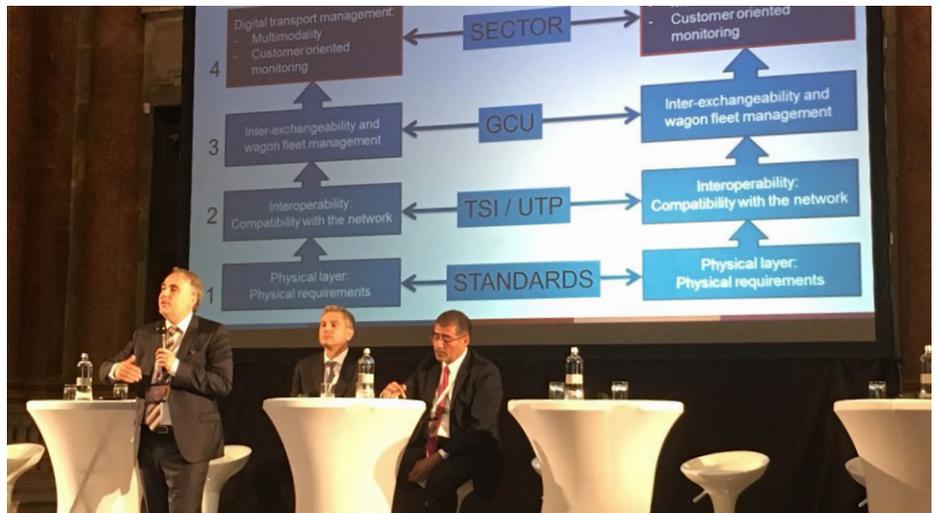
vidéo: <https://youtu.be/sk9RtXTSUKc>

## L'OTIF, PARTENAIRE DE LA CONFÉRENCE MONDIALE DE L'UIC SUR LE FRET FERROVIAIRE GRFC 2018

Les 26 et 28 juin 2018 s'est déroulée à Gênes en Italie la 6<sup>e</sup> Conférence mondiale de l'UIC sur le fret ferroviaire (GRFC) organisée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) en étroite collaboration avec les chemins de fer italiens FS Italiane et sous le haut patronage de la Région Ligurie.

Le Secrétariat de l'OTIF était partenaire de l'événement.

Les flux de marchandises entre l'Asie, l'Europe et le Moyen-Orient ne cessent d'augmenter et des corridors de fret ferroviaires se développent en Afrique. Le développement de solutions de transport efficaces et durables est au cœur des efforts menés par les acteurs du secteur du fret ferroviaire, de la logistique et plus largement des transports. Cette 6<sup>e</sup> édition avait donc pour thème l'intégration modale au service de la distribution mondiale.



Le Secrétaire général de l'OTIF, M. François Davenne, est intervenu le 27 juin 2018 et a présenté une méthode pour mettre en place un service de fret multimodal à l'ère du numérique.

Cela fait 125 ans que la Convention internationale sur les transports de

marchandises par chemins de fer est entrée en vigueur. Elle permet, avec les Règles uniformes CIM, le transport international sans couture des marchandises par les modes ferroviaire et maritime. En toute logique, le Secrétariat de l'OTIF a donc soutenu vivement la 6<sup>e</sup> Conférence mondiale de l'UIC sur le fret ferroviaire.

# RÉSULTATS DE LA 11<sup>e</sup> SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

Maintenant que le nouvel appendice H (RU EST) va être soumis pour décision à l'Assemblée générale, la Commission d'experts techniques s'est réunie les 12 et 13 juin à Berne pour discuter de questions stratégiques relevant des RU APTU et ATMF. Quelles seront les prochaines étapes en matière d'harmonisation des exigences pour l'infrastructure et d'évolution des exigences pour les véhicules ?

La Commission d'experts techniques (CTE) s'est réunie pour sa 11<sup>e</sup> session les 12 et 13 juin 2018 à Berne. 30 États parties de l'OTIF, l'Union européenne, l'OSJD, le CCG, la CER, NB-Rail et l'UNIFE étaient représentés.

Les discussions ont porté sur :

1. les derniers développements après la session de 2017 ;
2. une proposition de modification de la PTU GEN-B ;
3. l'approbation des stratégies et les futures activités concernant :
  - a. les dispositions relatives à l'infrastructure,
  - b. les règles d'admission des véhicules,
  - c. la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire ;
4. l'adoption du programme de travail 2018-2019.

Un état des lieux des spécifications techniques nationales a été présenté et la CTE est convenue de l'importance de publier ces informations. La transparence sur les spécifications techniques nationales applicables dans chaque État est non seulement requise à l'article 12 des APTU, mais est également cruciale pour la planification des fabricants, détenteurs et entreprises ferroviaires, par exemple. La CTE a également prié le WG TECH d'analyser la nécessité de mesures supplémentaires, y compris une éventuelle modification des dispositions des articles 12 et 13 des APTU (sur la publication et l'harmonisation

des spécifications techniques nationales).

En ce qui concerne les évolutions des registres nationaux des véhicules (RNV) des États parties, la CTE a invité l'Union européenne à présenter le futur registre européen des véhicules à la prochaine session du WG TECH, y compris les mesures pour permettre aux RNV des États non membres de l'UE et au registre européen des véhicules de rester connectés.

La CTE a pris note des développements au sein de l'UE en matière de réduction du bruit du fret ferroviaire et des modifications de la STI Bruit qui pourraient en résulter. Le projet de l'UE serait de restreindre l'utilisation des wagons équipés de semelles de freins en fonte sur des parties du réseau où le bruit est un problème pour les riverains. Le WG TECH va continuer à suivre ces développements, leur importance et leurs conséquences.

Des propositions de modification de la PTU GEN-B ont été discutées concernant la définition de certains sous-systèmes. Il ne s'agissait que de changements mineurs visant à préciser que l'infrastructure pouvait être couverte par les prescriptions techniques mais seulement en ce qui concerne ses interfaces avec les véhicules. Les exigences pour l'infrastructure qui ne concernent pas la compatibilité avec les véhicules ne relèvent pas du champ d'application de la COTIF et sont donc soumises aux dispositions en vigueur dans les différents États. L'Union européenne n'étant pas en mesure de voter pendant la session sur ce point de l'ordre

30 des 42 États parties étaient présents ou représentés, soit plus de la moitié, permettant l'obtention du quorum pour la prise de décision. L'Union européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer avaient également envoyé des délégations.

Des représentants de la Chine, du Conseil de coopération du Golfe (CCG) et du Qatar participaient avec voix consultative, sur invitation du Secrétaire général. Leur présence à la CTE jette les jalons d'un concept d'interopérabilité valable en dehors de l'Union européenne et atteste de la nature opérationnelle des accords de coopération du Secrétariat avec le CCG et la Chine, signés respectivement en 2014 et 2016.

Les organisations et associations suivantes ont également participé : CER, UNIFE et NB-Rail.

La CTE a élu à l'unanimité la Suisse en la personne de M. Roland Bacher à la présidence de la session. Les onze sessions de la CTE ont donc toutes été présidées par la Suisse.

du jour, la CTE a décidé que le vote aurait lieu par voie de procédure écrite.

Jusqu'à présent, les règlements techniques de la COTIF ont traité principalement des véhicules. La CTE est convenue de mettre au point des dispositions concernant l'infrastructure

ture afin de promouvoir la compatibilité entre les lignes et réseaux voisins sans compromettre la cohérence entre lignes internationales et réseaux nationaux. L'admission de l'infrastructure restera néanmoins une compétence nationale. Le WG TECH préparera des propositions en tenant compte des STI de l'Union européenne.

La CTE s'est mise d'accord sur la stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire par les entreprises ferroviaires et a demandé au WG TECH de préparer avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer une liste des paramètres de l'infrastructure et des véhicules devant être contrôlés par les entreprises ferroviaires ainsi que les procédures à appliquer pour le

contrôle de ces paramètres. La CTE a également invité l'Union européenne à la tenir informée ainsi que le WG TECH de l'élaboration et de la mise en place des registres pour le contrôle de la compatibilité entre véhicules et infrastructure au sein de l'UE.

La CTE a déterminé sept principes fondamentaux pour la future évolution des dispositions techniques de la COTIF afin d'en promouvoir l'application le plus largement possible et d'intéresser les États qui ne les appliquent pas encore, tout en préservant leur compatibilité avec le droit de l'UE.

L'UE a proposé de mettre à jour un certain nombre de références dans la PTU ATF afin qu'elle renvoie aux documents techniques les plus récents. La proposition ayant été soumise en

session, aucune décision n'a pu être prise sur le moment et un vote par voie de procédure écrite sera organisé.

La Suisse a présenté les très grands conteneurs-citernes prévus pour le transport sur des wagons plats. Comme en a déjà discuté la Commission d'experts du RID, la question est de savoir si les règles existantes assurent suffisamment la sécurité de ce type de transport. La CTE a demandé que le Groupe mixte d'experts pour la coordination examine la question et présente ses conclusions.

Plus d'informations sur : [www.otif.org](http://www.otif.org)  
> Technique > Commission d'experts techniques.

*Bas Leermakers*

## HISTOIRE ET ÉVOLUTION DES APTU ET ATMF

Définir les exigences applicables aux véhicules en trafic international a longtemps compté parmi les attributions des entreprises ferroviaires. C'est avec la COTIF 1999 et ses appendices APTU et ATMF que les choses ont changé, les gouvernements devenant compétents pour l'admission des véhicules ferroviaires. Adoptés en 1999, ces appendices ne sont entrés en vigueur qu'en 2006. Entre temps, la Communauté européenne, devenue l'Union européenne, a elle aussi largement développé sa législation ferroviaire. Retour sur l'histoire et l'évolution des appendices techniques à la COTIF.

### Contexte historique

Il y a plus d'un siècle, en 1893, les gouvernements de différents pays européens<sup>5</sup> ont conclu un accord pour la facilitation du trafic international de marchandises par chemins de fer. Cet accord, connu sous le nom de Convention internationale de Berne puis de convention CIM, établissait pour la première fois des règles internationales pour le transport de marchandises entre États.

En 1928, une nouvelle convention régissant le transport international des voyageurs et des bagages par chemins de fer, la convention CIV, est

venue compléter la CIM. Jusqu'en 1980, CIM et CIV ont ensuite régulièrement été mises à jour.

Adoptée en 1980 et entrée en vigueur en 1985, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) a mis en place un nouveau régime juridique pour le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire. La COTIF comportait alors un appendice A (CIV) et un appendice B (CIM), lequel était accompagné de quatre annexes dont le « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » (RID).

En 1995, face aux nouvelles conditions techniques, juridiques, économiques et politiques du transport international ferroviaire, une question s'est toutefois posée : le droit ferroviaire international codifié dans la COTIF 1980 était-il toujours adapté ? Soucieux de développer et d'harmoniser la réglementation ferroviaire importante pour le transport international ferroviaire, l'Office central a préparé des projets de modifications à la COTIF 1980, y compris la CIV, la CIM et le RID, et produit de nouveaux appendices (CUV, CUI, APTU et ATMF).

Après quatre ans de préparation, la

<sup>5</sup> Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Russie et Suisse

5<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté en 1999 une refonte de la COTIF 1980 avec le Protocole de Vilnius, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006. C'est avec cette nouvelle version complètement révisée de la COTIF que les appendices APTU et ATMF ont été introduits.

## Les appendices APTU et ATMF

Avant l'introduction des APTU et ATMF, les conditions d'admission des véhicules ferroviaires au trafic international, y compris les spécifications techniques, étaient définies par les entreprises ferroviaires dans les accords RIV et RIC, coordonnés par l'UIC.

Avec les APTU et ATMF, l'approbation internationale des véhicules ferroviaires est passée dans le domaine de compétence des autorités étatiques. Incluant notamment la reconnaissance mutuelle des agréments techniques entre les autorités nationales, les APTU et ATMF énonçaient principes généraux et responsabilités, mais la teneur et les modalités de mise en œuvre pratique de ces règles restaient à préciser.

Les APTU définissaient la procédure de validation des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes et les ATMF les principes, objectifs et procédures de l'admission technique des véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires.

Adoptées en 1999, les APTU et ATMF ne sont entrées en vigueur que quelques années plus tard, en 2006. Dans l'intervalle, la Communauté européenne a largement développé sa législation ferroviaire et des disparités sont donc apparues entre le droit communautaire et les APTU et ATMF. C'est la raison pour laquelle en 2006, les États membres de l'Union européenne ont soumis des déclarations de non-application des appendices

APTU et ATMF en vertu de l'article 42 de la COTIF<sup>6</sup> : les systèmes juridiques de l'OTIF et de l'UE n'étaient pas encore pleinement compatibles. Afin d'y remédier, il fallait modifier les APTU et ATMF.

## La première série de modifications aux appendices APTU et ATMF

### Le premier groupe Schweinsberg (2004-2006)

En 2004, un groupe de travail ad hoc, le « groupe Schweinsberg »<sup>7</sup>, a été constitué afin d'analyser les problèmes résultant des disparités entre le droit ferroviaire communautaire et les APTU et ATMF et de proposer des solutions. Après avoir étudié la procédure d'approbation des véhicules de l'Union européenne et la procédure d'admission prévue par les ATMF, le groupe a conclu en juin 2006 que ces deux systèmes n'étaient pas compatibles. En conséquence, il a proposé des modifications aux APTU et ATMF ainsi que des solutions transitoires pour le matériel roulant portant les marques prévues par le RIV et le RIC. Le groupe a conclu que pour qu'il y ait acceptation mutuelle, il fallait que les exigences techniques des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et des annexes correspondantes aux APTU, les futures prescriptions techniques uniformes (PTU), soient équivalentes.

Les propositions de modifications lui ayant été soumises à sa 2<sup>e</sup> session en juin 2007, la Commission d'experts techniques (CTE) a décidé qu'il était nécessaire de réviser les APTU et ATMF afin de les simplifier, de tenir compte des évolutions du droit de l'Union européenne et d'introduire les entités chargées de l'entretien (ECE). À cette même session, la CTE a également constitué un groupe de travail chargé de traiter les questions juridiques en lien avec les modifications des APTU et ATMF (WG LEGAL).

### Le groupe de travail ad hoc WG LEGAL sur les questions juridiques (2007)

Le WG LEGAL a inauguré ses travaux en discutant des conditions auxquelles l'admission des véhicules de l'OTIF et l'autorisation des véhicules dans le droit de l'Union européenne pouvaient être réputées équivalentes (actuel article 3a des ATMF). Il s'est également penché plus largement sur les liens entre la directive sur l'interopérabilité de l'UE et les appendices APTU et ATMF. En outre, c'est lui qui a suggéré la présentation en deux colonnes des PTU, considérant qu'une simple référence aux STI ne conviendrait pas : les dispositions identiques ou équivalentes dans la COTIF et le droit de l'UE apparaissent sur toute la largeur de la page tandis que les dispositions propres à la COTIF 1999 n'apparaissent que dans la colonne de gauche, la législation européenne correspondante (STI ou autres) apparaissant dans la colonne de droite à titre purement informatif. De cette façon, les deux séries de dispositions sont incluses dans le même document (article 8, § 9, des APTU).

Puisque les PTU devaient être équivalentes, en termes de contenu technique, avec les STI élaborées au sein de l'UE, leurs dispositions devaient couvrir de manière exhaustive tous les paramètres nécessaires à l'interopérabilité en trafic international.

Le WG LEGAL a proposé de réactiver le groupe Schweinsberg pour les révisions ultérieures des APTU et ATMF et de le charger d'évaluer la nécessité des modifications à ces deux appendices pouvant découler des évolutions des dispositions de l'UE.

### Le second groupe Schweinsberg (2008-2009)

Le groupe Schweinsberg a analysé les évolutions de la législation de l'UE, en

<sup>6</sup> Les États membres de l'UE ont retiré leurs réserves contre les appendices APTU et ATMF entre juillet 2011 et juillet 2016. Désormais, tous les États membres de l'UE appliquent ces deux appendices.

<sup>7</sup> D'après M. Ralf Schweinsberg, vice-président de l'office fédéral allemand des chemins de fer (Eisenbahn-Bundesamt), qui a présidé le groupe de travail.

particulier de la nouvelle directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE), et la préparation des nouveaux éléments de la directive sur la sécurité (2004/49/CE) qui a introduit le concept d'ECE. Le principe de l'« acceptation mutuelle » était l'une des nouveautés de la directive révisée sur l'interopérabilité. Aux fins de l'équivalence entre droit de l'Union européenne et COTIF, le groupe Schweinsberg a suggéré les modifications suivantes pour les ATMF et APTU :

ATMF :

- Pour les véhicules pleinement conformes aux PTU, l'acceptation mutuelle dans le cadre du droit de l'Union européenne et de la COTIF devait être garantie si un certain nombre de conditions précises étaient satisfaites (article 3a, § 1 et 2, et article 6, § 3, des ATMF). Pour les véhicules non pleinement conformes, les contrôles déjà effectués ne devaient pas être refaits, mais mutuellement acceptés. De plus, l'admission de types de véhicules devait être possible (article 6, § 5, des ATMF).
- Introduction du concept d'ECE (article 15 des ATMF), avec l'exigence qu'une ECE soit attribuée à tout véhicule avant qu'il ne soit admis à l'exploitation (articles 2 et 15 des ATMF). Les ECE des wagons de marchandises devaient être certifiées de manière indépendante.
- Des dispositions transitoires ont également été proposées, dont une clause de droits acquis pour le RIV, le RIC et d'autres véhicules admis et marqués en conformité avec des accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties et notifiés à l'Organisation (article 19 des ATMF).

APTU :

Les modifications incluaient l'introduction de la mise en page en deux colonnes des PTU (article 8, § 9, des APTU).

À la 2<sup>e</sup> session de la CTE en 2007, le représentant de la Commission européenne a déclaré qu'avant de rendre

les APTU et ATMF compatibles avec la réglementation de l'UE, une clause de déconnexion satisfaisante devait dans un premier temps être introduite dans l'accord d'adhésion (finalement conclu en 2011 par l'OTIF et l'Union européenne) et qu'ensuite, dans un second temps, l'UE devrait convenir d'une position finale sur les modifications à sa réglementation proposées par la Commission européenne en décembre 2006 (lesquelles ont été adoptées en juin 2008).

À sa 3<sup>e</sup> session en 2009, la CTE a passé en revue toutes les propositions de modifications des APTU et ATMF et est convenue qu'elles devaient être soumises à la Commission de révision pour adoption.

#### La 24<sup>e</sup> session de la Commission de révision

À sa 24<sup>e</sup> session en 2009, la Commission de révision a suivi les suggestions de la CTE. Elle a également remplacé le concept des « annexes aux APTU » par celui des « PTU ».

Les modifications aux APTU et ATMF sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2010.

#### La deuxième série de modifications aux APTU et ATMF

À la différence de la réglementation de l'OTIF, la réglementation de l'Union européenne comportait, dans la directive 2004/49/CE sur la sécurité et ses modifications, des principes généraux de gestion de la sécurité prévoyant notamment la co-responsabilité des entreprises ferroviaires (EF) et gestionnaires d'infrastructure (GI) pour l'exploitation en sécurité du système ferroviaire. L'introduction de nouvelles STI en a accru l'importance, car celles-ci présupposaient une gestion systématique de la sécurité et, en retour, autorisaient un certain degré de liberté technique. Pour que les responsabilités puissent être définies de telle sorte qu'il y ait équivalence

pleine et entière des PTU avec les STI, il fallait donc des principes supplémentaires de gestion de la sécurité dans les ATMF.

#### Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité (2012-2013)

À sa 5<sup>e</sup> session en 2012, la CTE a conclu que l'OTIF devait développer des prescriptions dans le domaine de la gestion de la sécurité. Le 17<sup>e</sup> WG TECH a alors institué le sous-groupe ad hoc sur la sécurité, présidé par le représentant de la Commission européenne, M. Patrizio Grillo, et chargé d'analyser ce dont il y avait besoin et les possibilités en termes de développement de certains principes de gestion de la sécurité dans la réglementation de l'OTIF. Le sous-groupe ad hoc a recommandé une approche progressive, avec comme première étape la révision de la PTU Wagons pour y inclure des dispositions concernant la composition des trains et des responsabilités relatives à l'utilisation en sécurité des wagons et comme deuxième étape l'introduction des principes de gestion de la sécurité dans les ATMF. La 6<sup>e</sup> CTE a appuyé les conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité et achevé la première étape en adoptant la PTU Wagons révisée.

#### Le sous-groupe ad hoc sur les ATMF (2013-2014)

À sa 6<sup>e</sup> session en 2013, la CTE a lancé l'étape suivante portant sur la révision des ATMF en matière de sécurité. Un sous-groupe ad hoc, présidé par M. Michael Schmitz, représentant allemand, a été créé à cet effet, dont les travaux étaient basés sur les conclusions et recommandations du sous-groupe ad hoc sur la sécurité. Le nouveau groupe a recommandé plusieurs modifications, dont l'ajout d'un nouvel article 15a concernant les responsabilités pour la composition et l'exploitation des trains ainsi que diverses modifications pour aligner les ATMF sur les derniers développements du droit de l'UE.

À sa 7<sup>e</sup> session en 2014, la CTE a approuvé les modifications proposées pour les ATMF, qui ont ensuite été soumises à la 25<sup>e</sup> Commission de révision pour décision.

#### La 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision

À sa 25<sup>e</sup> session en 2014, la Commission de révision a suivi les suggestions de la 7<sup>e</sup> CTE. Elle a également adopté des modifications mineures des APTU afin d'en assurer la cohérence avec les ATMF.

Certains des articles à modifier relevaient toutefois de la compétence de l'Assemblée générale et n'ont donc pu être modifiés par la Commission de révision, même s'il ne s'agissait que de modifications d'ordre rédactionnel, principalement de la suppression de l'expression « autres matériels ferroviaires ».

Les APTU et ATMF modifiées sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

#### La 12<sup>e</sup> Assemblée générale

À sa 12<sup>e</sup> session en 2015, l'Assemblée générale a approuvé les modifications proposées.

L'entrée en vigueur de ces modifications est toujours en instance d'approbation par les États membres conformément à l'article 34 de la COTIF.

#### La troisième série de modifications aux APTU et ATMF

Avec l'adoption du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire par l'Union européenne en 2016 et en particulier la refonte de la directive sur l'interopérabilité [directive (UE) 2016/797] et de la directive sur la sécurité [directive (UE) 2016/798], l'Union européenne a modifié plusieurs dispositions qui avaient été harmonisées avec les ATMF. À la

lumière d'une analyse réalisée par la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF, le WG TECH a préparé les modifications aux APTU et ATMF nécessaires au maintien de l'harmonisation avec le droit de l'Union européenne.

#### Les modifications aux ATMF

Modifier les ATMF était nécessaire afin d'en harmoniser la terminologie avec celle du droit de l'Union européenne et de tenir compte de certains changements de procédure au sein de l'UE, notamment le fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer devient compétente, à certaines conditions, pour délivrer des autorisations de mise sur le marché des véhicules, en particulier si le domaine d'utilisation du véhicule comprend les réseaux de plus d'un État. L'Agence devient ainsi de facto l'autorité compétente des États parties de l'OTIF qui sont également membres de l'Union européenne (voir article 5 des RU ATMF).

L'introduction dans le droit de l'Union européenne du concept de « domaine d'utilisation » des véhicules a également entraîné une modification de l'appendice. Le « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États sur lesquels un véhicule peut être utilisé. Dans le contexte des ATMF, un véhicule sera soit admis conformément aux dispositions de l'article 6, § 3, avec un domaine d'application comprenant tous les États parties, soit admis en vertu de l'article 6, § 4, État par État. Dans ce dernier cas, le domaine d'utilisation s'étend progressivement avec chaque admission. Afin d'éviter toute ambiguïté, les articles 6, 10 et 11 des ATMF doivent également être modifiés.

Les modifications de l'article 13 des ATMF permettent la mise en place de registres de véhicules communs par des groupes d'États, comme le registre européen des véhicules de

l'Union européenne prévu par l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 sur l'interopérabilité, à la condition que les informations qu'ils contiennent soient accessibles aux autres États parties de l'OTIF. D'autres modifications mineures ont également été apportées.

#### Les modifications aux APTU

Nécessaires aux fins de l'harmonisation avec le droit de l'UE, les modifications aux APTU concernent deux éléments de l'article 8. Les futures PTU devront en particulier définir des exigences applicables quand les sous-systèmes existants sont renouvelés ou réaménagés ainsi que les paramètres devant être vérifiés par l'entreprise ferroviaire pour garantir la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires qu'ils emprunteront.

À sa 10<sup>e</sup> session des 13 et 14 juin 2017, la CTE a approuvé les modifications proposées, qui ont ensuite été soumises à la Commission de révision pour adoption. En plus des modifications de fond, certaines propositions étaient d'ordre rédactionnel ou linguistique.

#### La 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision

À sa 26<sup>e</sup> session des 27 et 28 février 2018, la Commission de révision a adopté les modifications proposées.

En sa capacité de dépositaire, le Secrétaire général en a donné notification aux États membres de l'OTIF le 20 mars 2018. En application de l'article 35, § 3, de la COTIF, ces modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019, sauf objection d'un quart des États membres avant le 20 juillet 2018 (article 35, § 4, de la COTIF).

*Dragan Nešić  
Bas Leermakers*

## GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID 9<sup>e</sup> SESSION BERNE, 28 ET 29 MAI 2018

La 9<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent a eu pour principal objet de conclure les travaux sur les amendements 2019 du RID, à l'aide notamment d'un projet de textes de notification dans lequel les décisions de la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN avaient déjà été intégrées.

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

Le groupe de travail a approuvé tous les derniers amendements adoptés au mois de mars pour l'édition 2019 du RID, de l'ADR et de l'ADN par la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN (cf. Bulletin 2/2018, p. 14-18).

### Maintien en service des wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2

Lors de la précédente session du groupe de travail permanent, l'Autriche avait rapporté que dans le cadre de contrôles ponctuels, de graves défauts avaient été constatés sur des wagons-citernes pour gaz. Le groupe de travail permanent était convenu que les mesures prises à l'échelon national et par les associations internationales devaient lui être présentées à sa prochaine session afin qu'il puisse décider des suites à donner (cf. Bulletin 1/2018, p. 16 et 17).

Les représentants de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Suisse ont informé le groupe de travail permanent des mesures prises dans leur pays. Le représentant de l'Autriche a remercié les États membres de leurs retours et constaté que la réalisation de contrôles ponctuels et la publication de leurs résultats avaient permis une amélioration notable de la situation. L'Autriche a elle aussi vu une diminution significative du taux de défaillance en 2018.

De manière générale, l'importance d'un échange réciproque d'informa-

tion sur les résultats des contrôles a été mise en avant. Même si une amélioration générale de la situation a pu être constatée, les contrôles ponctuels doivent se poursuivre dans ce domaine. Il a de plus été rappelé que les wagons-citernes pour gaz ne peuvent être maintenus en service au titre des mesures transitoires que si leurs équipements satisfont aux prescriptions du chapitre 6.8.

### Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides

Lors de sa précédente session, le groupe de travail permanent avait décidé de compléter les listes actuelles pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes destinés au transport de liquides afin d'inclure un maximum d'obligations du remplisseur et du déchargeur, comme c'est le cas dans les nouvelles listes pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz (cf. Bulletin 1/2018, p. 16).

Les travaux avaient été confiés à un groupe de travail informel qui s'est réuni à La Haye les 28 février et 1<sup>er</sup> mars 2018 et a présenté son rapport et les listes de vérification révisées pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides. Les nouvelles listes ayant fait l'objet de nombreux commentaires de l'association européenne de l'industrie pétrolière, le groupe de travail permanent a décidé qu'il n'y serait fait référence que dans l'édition 2021 du RID et a chargé le groupe de travail informel de prendre autant que possible ces commentaires en considération.

14 États, l'Union européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ainsi que 5 organisations non gouvernementales étaient représentés à la session.

### Très grands conteneurs-citernes

Le groupe de travail permanent a pris connaissance du rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » qui s'est réuni les 30 et 31 janvier 2018 pour discuter des très grands conteneurs-citernes (cf. Bulletin 2/2018, p. 12-14), ainsi que du rapport du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN qui abordait différentes questions concernant les citernes.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » ayant exprimé le souhait que BASF procède à une évaluation des risques conforme à la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques, le représentant du Conseil européen de l'industrie chimique est revenu dans une présentation sur la procédure, le contenu, le calendrier et les différents groupes de tâches de cette évaluation.

Il présentera un rapport intermédiaire à la 10<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent en novembre 2018. Le rapport final est attendu pour mars 2019.

### Commission d'experts du RID

Le 30 mai 2018, juste après la réunion du groupe de travail permanent, a eu lieu la 55<sup>e</sup> session de la Commission

d'experts du RID qui a eu pour tâche d'approuver les amendements du RID proposés par la septième (Prague, 22-24 novembre 2016), la huitième (Utrecht, 20-24 novembre 2017) et la neuvième session de son groupe de travail permanent pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019. La version consolidée des amendements approuvés est disponible depuis début juillet 2018 sur le site de l'OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)).

otif.org, sous Marchandises dangereuses > Textes de notification).

La Commission d'experts du RID a également adopté un nouveau règlement intérieur définissant les modalités de vote de l'Union européenne et de la procédure de vote écrite, devenue nécessaire dans la mesure où la Commission d'experts du RID ne se réunit plus que tous les deux ans.

Prochaine session

La 10<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu la semaine du 19 au 23 novembre 2018 en Pologne.

*Jochen Conrad*

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2018

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
17 - 21 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Genève - Suisse
25 - 26 septembre	13 <sup>e</sup> Assemblée générale		Berne - Suisse
19 - 20 novembre	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID	Pologne	Pologne
21 - 23 novembre	10 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	Pologne	Pologne
27 - 28 novembre	36 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent WG TECH		à confirmer

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2018

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
25 septembre	Colloque « Gefahrguttag » à l'IAA	Ministère fédéral allemand des transports et des réseaux numériques (BMVI), Fédération de l'industrie automobile (VDA)	Hanovre - Allemagne
10 - 11 octobre	5 <sup>e</sup> conférence autrichienne sur les marchandises dangereuses	Chambre de commerce d'Autriche	Vienne - Autriche
11 - 12 octobre	XVIII <sup>e</sup> Conférence internationale d'experts scientifiques sur les chemins de fer – Railcon '18	Université Niš, Faculté d'ingénierie mécanique	Niš - Serbie
16 - 17 octobre	Railway PRO Investment Summit 2018	Plate-forme de communication « Railway Pro », Club Feroviar, Association roumaine de l'industrie ferroviaire (AIF)	Bucarest - Roumanie
16 - 19 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne
6 - 9 novembre	105 <sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP. 15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
7 - 9 novembre	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
26 novembre - 4 décembre	Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	ONU	Genève - Suisse

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 email à l'adresse suivante : [media@otif.org](mailto:media@otif.org)

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF ([www.otif.org](http://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](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)