



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE BY RAIL

PROGRAMME DE TRAVAIL 2014/2015



SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
1. POSITIONNEMENT ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF	6
2. DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF EN DIRECTION DE L'ASIE ET DU MOYEN-ORIENT	8
3. UNE MEILLEURE APPLICATION DE LA COTIF	9
<i>Promotion de la COTIF 1999</i>	9
<i>L'UE dans les instances de l'OTIF</i>	9
<i>Connaître et aider à la mise en oeuvre de la réglementation</i>	10
4. UNE RÉVISION DE LA COTIF EN JUIN 2014	11
5. AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT	13
<i>Facilitation ferroviaire : une approche par les corridors</i>	13
<i>Développer un droit eurasiatique unifié</i>	15
<i>Mise en cohérence des contrats de transport de l'OTIF et de l'OSJD</i>	15
<i>Calendrier prévisionnel</i>	17
6. AMELIORER L'INTEROPERABILITE ET LA SECURITE	18
<i>Portée générale des activités</i>	18
<i>Rédaction de la réglementation</i>	19
<i>Diffusion et aide à la mise en oeuvre</i>	21
<i>Contrôle de la mise en oeuvre</i>	22
<i>Calendrier prévisionnel</i>	23
7. RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES	24
<i>Réunion commune et Commission d'experts</i>	24
<i>Coopération avec d'autres instances internationales</i>	25
<i>Groupe de travail informel sur la télématique de la Réunion commune</i>	26
<i>Projet pilote de base de données sur les accidents</i>	27
<i>Calendrier prévisionnel</i>	27
8. LES PARTENAIRES PRIVILEGIÉS DE L'OTIF	29
<i>Un nouveau cadre de travail avec la Commission et l'ERA</i>	29
<i>OSJD : remise en route de la position commune de 2003</i>	29
<i>Le CIT, représentant des intérêts des entreprises ferroviaires</i>	30
<i>Relance du dialogue avec la CER</i>	31
<i>La Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique</i>	31
<i>Calendrier prévisionnel</i>	32
9. PROTOCOLE DE LUXEMBOURG : UN REGISTRE INTERNATIONAL DES GARANTIES	33
10. UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF	35
<i>Une organisation innovante : la gestion de la connaissance</i>	35
<i>Créer une politique de communication</i>	36
<i>Calendrier prévisionnel</i>	37



INTRODUCTION

Le premier programme de travail après un changement de direction est toujours un moment particulièrement important. L'OTIF présente la double particularité d'avoir un champ de compétence très étendu et des États membres qui ont une grande diversité de structures et d'intérêts.



François Davenne
Secrétaire général

Je souhaite avant toutes choses réaffirmer le rôle de passerelle de l'OTIF. Grâce à un droit flexible et adaptable aux différentes contraintes de ses États membres, l'Organisation est capable d'offrir un cadre commun, un véritable droit d'interface, qui permet de mettre en œuvre un développement des échanges ferroviaires dans un cadre unifié.

C'est pourquoi la présentation de ce rapport d'activité se veut en rupture. Il est important de donner à nos États membres une vision de la place de notre Organisation dans le paysage ferroviaire. Deux préoccupations sont au cœur de ce programme : définir la valeur ajoutée de nos actions et mieux connaître – et faire connaître – l'usage qui est fait du droit de l'OTIF.

Affirmer notre valeur ajoutée, cela passe par la définition d'une stratégie pour l'Organisation. C'est l'objet de la première partie de ce rapport qui explicite le rôle de l'OTIF comme facilitateur des échanges ferroviaires. L'Organisation doit être capable de générer un droit simple et partagé, un droit « portable » au sens informatique du terme, et d'apporter à nos États membres une boîte à outils cohérente pour leurs échanges ferroviaires internationaux.

Mieux connaître l'application de la réglementation est aujourd'hui un devoir impératif, du fait d'une définition beaucoup plus précise des responsabilités. La transposition des règles européennes dans le droit OTIF en a singulièrement modifié la portée, puisque, par exemple, un défaut de déclaration dans un registre peut entraîner l'arrêt d'un train aux frontières. Les différents appendices prennent ainsi un caractère opérationnel plus marqué, ce qui impose des relations plus approfondies entre l'Organisation et ses États membres.

Ce programme ambitieux n'est évidemment possible que porté par une organisation plus réactive, plus communicante et, surtout, qui assume son caractère interdisciplinaire. La mise en œuvre des recommandations de l'audit mené en 2013 va permettre ce saut qualitatif.

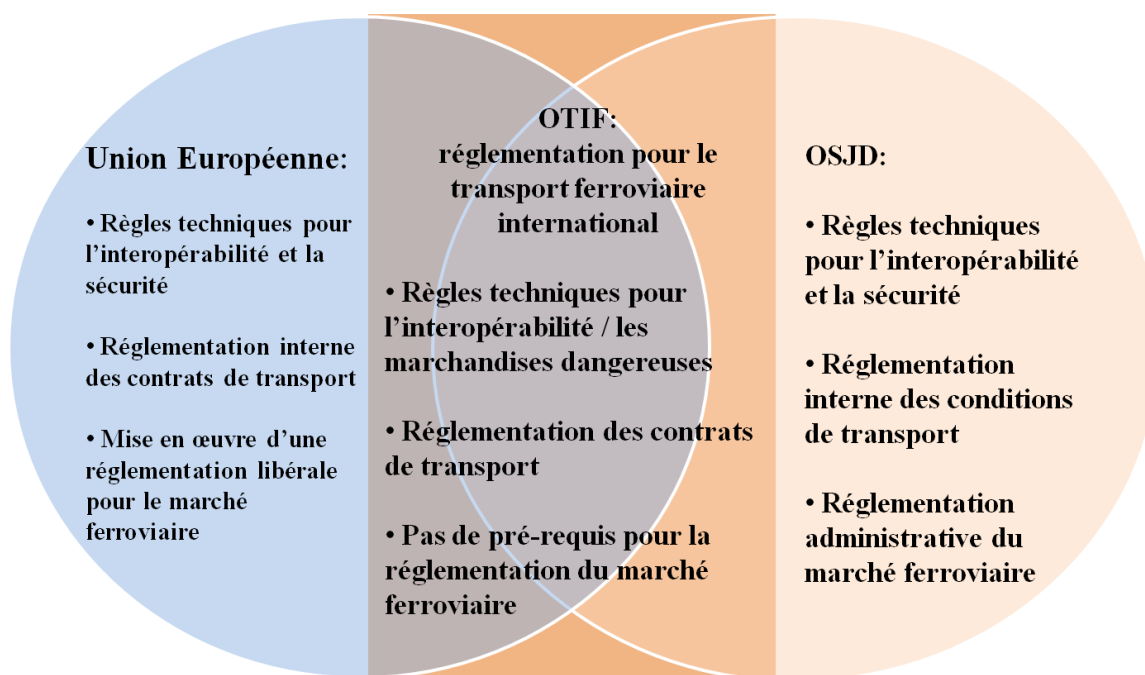


1. POSITIONNEMENT ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF

La COTIF met en œuvre un « droit interface » qui apporte à nos États membres une mise en compatibilité de leurs différents droits ferroviaires pour permettre le développement du trafic international.

L'Union européenne et l'OSJD proposent chacune un modèle cohérent permettant l'application de procédures uniformes. Les règles de ces deux organisations ne sont malheureusement pas compatibles. L'OTIF doit participer à l'effort d'uniformisation en jouant pleinement son rôle de passerelle entre ses États membres.

Le positionnement stratégique de l'OTIF



En outre, l'OTIF doit prendre en charge un partenariat actif entre les États non membres de l'UE et l'Agence ferroviaire européenne. En effet, le développement du droit ferroviaire européen, en poursuivant un but d'ouverture, pourrait avoir comme effet paradoxal de renforcer la fermeture du marché européen par le développement de normes techniques qui finiraient par agir comme une barrière à l'entrée. L'OTIF en se focalisant sur la facilitation des transports internationaux a un rôle à jouer pour que les règles développées dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) intègrent dès l'amont les contraintes des États extérieurs à l'UE, afin de faciliter la mise au point des prescriptions techniques uniformes (PTU) correspondantes.



De ce positionnement découlent les axes stratégiques de l'OTIF sur la période :

AXE 1 : 6 priorités pour développer la législation de l'OTIF

1. Développer des relations de travail avec la Commission et l'ERA, d'une part, et l'OSJD d'autre part, à travers la mise en œuvre d'accords-cadres.
2. Intensifier nos échanges avec nos États membres non membres de l'UE, afin de constituer une base de connaissances et développer des actions de formation.
3. Mettre en place la participation d'experts de nos États membres dans les groupes de travail de nos partenaires privilégiés (ERA et OSJD) sur la base de la définition de positions communes.
4. Apporter une contribution centrale à la définition d'un droit unifié dans le domaine du transport de fret ainsi qu'à la facilitation du trafic international.
5. Résoudre les questions de responsabilité juridique ouvertes par les récents développements de la législation européenne.
6. Améliorer la compatibilité des règles du RID avec l'approche technique des STI en ce qui concerne les questions d'interopérabilité.

AXE 2 : Étendre le périmètre d'application de la COTIF

7. Étendre l'application de la COTIF 1999 à l'ensemble des pays de l'Union et obtenir la levée de l'ensemble des réserves d'application.
8. Étendre l'application de la COTIF vers les États du Golfe et l'Asie centrale.
9. Développer des relations de travail régulières avec la Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

AXE 3 : Donner un nouvel élan à la gestion de l'OTIF

10. Réaliser un audit et mettre en œuvre ses recommandations.
11. Stabiliser le budget de l'Organisation.
12. Accroître l'attractivité et la notoriété de l'OTIF.





2. DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF EN DIRECTION DE L'ASIE ET DU MOYEN-ORIENT

La procédure nationale d'adhésion de l'Azerbaïdjan devrait être achevée à la fin de l'année 2013 ou dans les premiers mois de l'année 2014. Le ministère des Transports, principale autorité intéressée à l'adhésion, a déjà résolu les questions politiques qui en découlent avec les différentes instances du pays. À cet égard et à sa demande, nous devons aussi organiser pendant l'année 2014 un atelier de travail à Bakou, afin de présenter et d'expliquer la réglementation COTIF aux autorités et entreprises ferroviaires de ce nouvel État membre.

Dans ce cadre, l'OTIF poursuivra ses efforts afin d'encourager différents pays à l'Est de l'Europe comme le **Turkménistan, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Kirghizistan et le Tadjikistan**, à adhérer à la COTIF. Sans aucun doute, la future adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF aidera et encouragera l'adhésion de ces cinq pays.

Les relations de l'OTIF avec le **Conseil de coopération du Golfe (CCG)** s'améliorent et deviennent de plus en plus fructueuses. En effet, au deuxième semestre 2013, le Comité d'orientation de cette organisation intergouvernementale qui regroupe six États, à savoir, **le Qatar, les Émirats arabes unis, le Bahreïn, l'Arabie saoudite, Oman et le Koweït**, a approuvé l'adhésion à la COTIF, avec l'objectif d'une adhésion simultanée des six États qui ont délégué à cette organisation leur compétence ferroviaire. Les négociations d'adhésion pourraient démarrer en novembre 2013 et se poursuivre pendant le premier semestre 2014.

L'adhésion du Pakistan, au 1^{er} septembre 2013, permettra de nouer des contacts avec **l'Inde et de la Chine**, pays qui lui sont limitrophes.

Enfin, pour essayer d'étendre le champ d'application de la COTIF dans ces pays asiatiques, le Secrétariat a organisé une réunion à Berne avec la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et il continuera à avoir des contacts avec cette organisation dont l'expertise exerce une grande influence dans ses pays membres quand il s'agit de déterminer lequel des deux systèmes de droit ferroviaire leur convient le mieux.

Calendrier prévisionnel

Adhésion de l'Azerbaïdjan – Il est prévu un stage de formation à Bakou, au moment du dépôt de la demande d'adhésion.

Pour l'adhésion du Conseil de coopération du Golfe (CCG), un séminaire est prévu au deuxième semestre de 2014.



3. UNE MEILLEURE APPLICATION DE LA COTIF

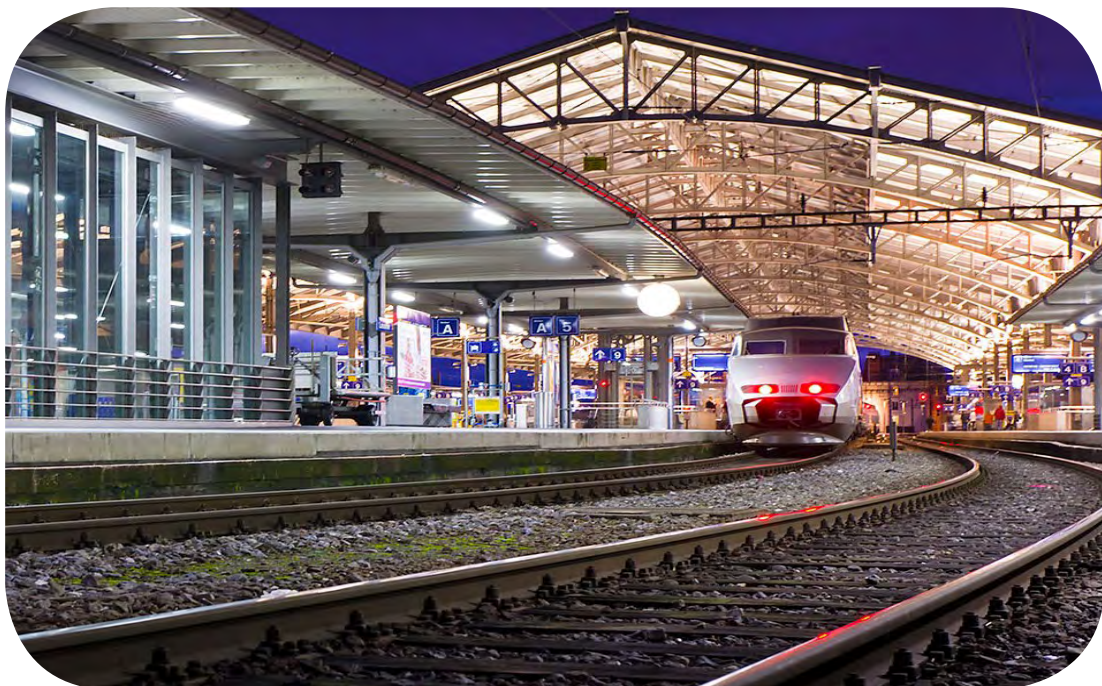
Promotion de la COTIF 1999

Le Secrétariat accentuera ses efforts pour apporter toute aide nécessaire aux trois États membres qui n'ont pas encore ratifié le Protocole de Vilnius (Irlande, Italie et Suède). À cette fin, le Secrétariat est en contact avec les personnes chargées de la préparation de la ratification du Protocole de Vilnius au ministère des Transports de chacun de ces pays et leur mettra, si nécessaire, à disposition tous les renseignements et documents utiles à leur procédure de ratification nationale.

Par ailleurs, le Secrétariat continuera d'œuvrer pour que les États membres de l'UE et de l'EEE retirent aussi rapidement que possible leurs déclarations concernant la non-application des appendices E, F et G à la COTIF, s'ils ne l'ont pas déjà fait. Cinq États membres de l'UE et un État membre de l'EEE n'ont pas encore retiré leurs déclarations (ES, FR, NO, CZ, SK et UK). La Commission européenne appuie les efforts du Secrétariat, étant donné que depuis la révision des trois appendices en 2009 (entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2010) et l'adhésion de l'UE à la COTIF (1^{er} juillet 2011), elle ne voit plus de sources potentielles de conflit entre ces appendices et le droit communautaire.

L'UE dans les instances de l'OTIF

Lorsque l'Union européenne a adhéré à la COTIF, le 23 juin 2011, quelques questions de principe restaient encore à résoudre pour la coordination des travaux entre les différentes instances techniques de l'OTIF et la Commission européenne, et en particulier pour la clarification des droits de vote de l'Union européenne dans la Commission d'experts techniques et la Commission d'experts du RID de l'OTIF.





Depuis l'établissement de la Commission d'experts techniques par la nouvelle COTIF et depuis l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, la tenue de plusieurs sessions a donné lieu à différentes interprétations à propos de la détermination du quorum dans les réunions, non seulement pour qu'elles puissent avoir lieu avec le quorum requis, mais aussi pour savoir quels États membres présents ou représentés étaient en mesure de voter sur les questions soumises au vote et de rendre valide ou non une résolution.

Par un échange de lettres entre le Secrétaire général de l'OTIF et la Commission européenne, une interprétation commune des dispositions de la COTIF a été arrêtée, permettant de respecter l'autonomie de décision des instances de l'OTIF et la procédure de coordination inhérente à l'Union européenne. Cet arrangement est d'ailleurs déjà mis en œuvre dans le cadre de ces réunions.

Connaître et aider à la mise en œuvre de la réglementation

À travers un partenariat renforcé et une série de séminaires à organiser, notamment avec les États du Maghreb et des Balkans, l'OTIF mènera une politique de « monitoring » de la mise en œuvre de sa réglementation. Les informations ainsi rassemblées seront mises à la disposition de nos États membres et de nos partenaires privilégiés.

La réussite de cette action conditionne la capacité de l'OTIF à devenir une force de synthèse et de proposition pour améliorer le droit international ferroviaire.

Dans ce cadre, l'OTIF apportera également, une liaison avec la Commission européenne, son expertise dans la relance du programme Euromed.



4. UNE RÉVISION DE LA COTIF EN JUIN 2014

Le service juridique et les services «Technique ferroviaire» et «Marchandises dangereuses» s'engageront activement dans la révision de la COTIF et des RU CIM, CIV, CUV, CUI et ATMF pour adapter ces textes aux récentes évolutions, que les modifications envisagées relèvent de la compétence de la Commission de révision ou de celle de l'Assemblée générale.

Le Vérificateur des comptes a invité l'OTIF à engager un processus de révision de la **COTIF**. En effet, les pratiques suivies par le Secrétariat en matière financière et comptable sont actuellement basées sur un rythme annuel alors que la **COTIF** prévoit en son article 25 que le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles. Cette situation doit être formellement régularisée.

La révision des **RU CIM** aura essentiellement pour but de simplifier l'utilisation de la lettre de voiture électronique en trafic ferroviaire international. Il s'est en effet avéré que le principe de l'équivalence fonctionnelle contenu actuellement dans les RU CIM freinait la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique sur le plan opérationnel, en raison notamment des exigences des droits nationaux en matière de signature électronique. Aussi, le CIT a constitué un groupe d'experts qui s'est réuni régulièrement depuis 2011. L'OTIF s'est activement engagée dans les travaux de ce groupe d'experts, dans l'objectif premier d'élaborer un cadre juridique complet dans les RU CIM, qui prévoira, par ailleurs, de donner la priorité à l'utilisation de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement électroniques par rapport aux versions papier.

La Commission d'experts du RID sera, quant à elle, saisie de la question de l'utilisation des documents électroniques en cas de transport de marchandises dangereuses, le texte actuellement en vigueur dans le RID étant également basé sur le principe de l'équivalence fonctionnelle.

À la différence des problèmes rencontrés avec la lettre de voiture électronique pour le fret, il ne semble pas absolument nécessaire d'amender les **RU CIV** au sujet des documents de transport (tickets, bulletins de bagages, bulletins de transport de véhicules). Néanmoins, la révision pourrait permettre d'améliorer la corrélation entre les RU CIV et le règlement de l'UE n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et de faciliter l'application des CIV en ajoutant des clarifications dans le Rapport explicatif.



Sur la base d'une enquête qu'il a menée auprès des États membres en 2013 au sujet de l'application des **RU CUI**, le Secrétariat envisagera, le cas échéant, également une révision de cet appendice à la COTIF, en particulier en ce qui concerne son champ d'application.

En ce qui concerne les **RU CUV**, un groupe de travail de l'OTIF a été créé pour examiner des modifications visant à intégrer dans les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire les modifications qu'apporte au régime de responsabilité des entreprises ferroviaires et des détenteurs la création de la fonction d'entités chargées de l'entretien (ECE) dans le droit OTIF par l'article 15 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire (RU ATMF) et l'Annexe A aux RU ATMF du 1^{er} mai 2012 sur la certification et l'audit des ECE. Ces travaux seront poursuivis en 2014.

Enfin, les **ATMF devraient être amendées** conformément aux conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité de janvier 2012, lesquelles ont été validées par la CTE et précisent que les responsabilités spécifiques en matière de sécurité devraient être plus clairement intégrées dans les ATMF. À l'occasion de ces amendements, les ATMF devraient être analysées dans leur intégralité afin de rechercher les améliorations possibles.

Le WG TECH a créé un sous-groupe restreint qui préparera des propositions de révision des ATMF. Une fois validées par le WG TECH et la CTE en 2014, ces propositions pourront être transmises à la Commission de révision. La révision des ATMF est du ressort de la Commission de révision et, pour quelques parties, de l'Assemblée générale.

La Commission de révision débutera le 23 juin 2014, pour finir le 27 juin 2014. Elle traitera des modifications aux RU CIM, CIV, CUI, CUV et des ATMF.





5. AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT

Le service juridique traite de presque tous les domaines d'activité de l'Organisation. Il a toujours prêté son concours aux autres services du Secrétariat. Grâce toutefois au développement du travail interdisciplinaire entre les services opérationnels du Secrétariat, sa coopération avec le service « Technique ferroviaire » et le service « Marchandises dangereuses » s'est considérablement intensifiée en 2013 et continuera de s'intensifier pour que l'OTIF puisse faire face aux défis qu'elle devra relever en 2014/2015, au nombre desquels les sujets suivants méritent d'être mentionnés plus particulièrement.



Carlos del Olmo Morand
Chef du service
juridique

Facilitation ferroviaire : une approche par les corridors

Les questions de la facilitation ferroviaire seront traitées par le service juridique. Depuis le 1^{er} juillet 2006, date de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 au sein de notre Organisation, peu de choses ont évolué dans le sens d'une coopération internationale pour la facilitation du trafic international ferroviaire, à l'exception des travaux inachevés de la Commission de facilitation ferroviaire, de novembre 2010 à 2012, qui n'ont malheureusement pas abouti à une résolution finale. La déclaration du 14 avril 2011, qui établissait le catalogue des objectifs de la Commission de facilitation ferroviaire, se concentrait sur l'élaboration d'une nouvelle réglementation de droit ferroviaire transcontinental, que nous ne jugeons pas nécessaire, et ses objectifs étaient peut-être trop ambitieux. L'OTIF considère que cette question doit être traitée dans le cadre des travaux de la CEE-ONU.

Les corridors existants, mis en place aussi bien par l'UE que par l'OSJD, ont un fonctionnement satisfaisant. La capacité de ces deux organisations à définir des règles homogènes pour leurs zones de compétences respectives est le gage d'une efficacité certaine. L'OTIF s'intéresse à cette question dans l'idée de réaliser en 2014, une étude complète qui identifiera les freins juridiques à la constitution d'un réseau structurant de transport de marchandises à l'échelle eurasiatique et euro-méditerranéenne. L'OTIF pourra alors proposer à ses États membres, si cela s'avère nécessaire et adapté, les évolutions réglementaires pertinentes qui seront l'aboutissement de la démarche.

Le terme corridor OTIF doit donc être employé pour faire référence à des lignes structurantes pour le trafic international de fret, plutôt qu'à des constructions institutionnelles complexes telles que les corridors de fret de l'UE et de l'OSJD. Nous proposons d'étudier trois corridors en partenariat avec l'UIC, d'une part, qui apportera son expertise métier et les travaux déjà avancés de ses groupes de travail, notamment le GTC, et le CIT, d'autre part, qui apportera son expertise.



L'OTIF mettra en place le groupe de travail et organisera les réunions du groupe. Sur la base de l'étude à réaliser, une première réunion de la Commission de facilitation ferroviaire sur la question du réseau aura lieu au cours du premier semestre 2014. Il est envisagé d'étudier trois corridors :

1. un corridor purement terrestre entre la Russie/Chine et l'Allemagne;
2. un corridor passant par la Turquie (incluant une partie intermodale sur la mer Noire), avec un essai d'acheminement des trains de marchandises depuis le Pakistan, nouvel État membre de l'OTIF, via l'Iran, et jusqu'au cœur de l'Europe;
3. un nouveau corridor euromaghrébin via la péninsule ibérique vers les marchés du nord de l'Europe, qui pourrait même, après la fin des travaux, être prolongé vers les trois États du Maghreb membres de l'OTIF, dans le but de promouvoir les corridors de fret vers et depuis les marchés du Maghreb, avec une participation étroite de l'OTIF en matière d'information et de communication.

Les questions suivantes devront être abordées en priorité :

1. les interfaces avec les ensembles homogènes OSJD / UE;
2. les problèmes potentiels entre États membres de l'OTIF et États non membres de l'OTIF;
3. les questions d'intermodalité et de transport des conteneurs;
4. le cas échéant, les procédures coordonnées de gestion des sillons et un emploi plus poussé des contrats d'utilisation de l'infrastructure;
5. la remontée d'information et les suggestions aux organisations internationales en charge des questions douanières ; il nous faudra inciter nos États membres qui n'ont pas encore ratifié la Convention de Kyoto (Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers) révisée à s'efforcer de le faire. Pour cela, une collaboration étroite avec l'Organisation mondiale des douanes est souhaitable;
6. les problèmes entre États membres de l'OTIF, que la réglementation actuelle ne résoudrait pas de manière efficace.



Développer un droit eurasiatique unifié

La signature, le 26 février 2013, par 37 pays de la CEE-ONU, de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin a donné un nouveau souffle au projet de la CEE-ONU sur le « **Droit ferroviaire eurasiatique unifié** ». Conformément à cette déclaration et afin de faciliter la poursuite des travaux se rapportant à l'uniformisation du transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, l'OTIF a soumis au groupe d'experts, constitué à cet effet par la CEE-ONU sous la présidence de la Fédération de Russie, son analyse et une proposition sur le cadre juridique général à mettre en place en la matière.

Plutôt que de créer un droit surplombant les deux régimes juridiques que sont les RU CIM et le SMGS, ou de créer un droit autonome, **l'OTIF préconise et défendra la mise en place d'un régime d'interface entre les RU CIM et le SMGS**, avec une lettre de voiture commune et un régime de responsabilité commun, qui pourrait s'appliquer soit à certains couloirs à haute performance, soit tout simplement si les parties au contrat de transport en décident ainsi, et ceci dès lors que les transports de marchandises traverseraient la sphère d'application des RU CIM et du SMGS.

Un document de travail en ce sens a été proposé à la discussion du groupe d'experts.

Concernant les questions douanières, l'annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, du 21 octobre 1982, est entrée en vigueur le 30 novembre 2011 et est ainsi devenue juridiquement contraignante pour toutes les parties contractantes. Cette Convention est gérée par le groupe de travail WP.30 de la CEE-ONU, qui s'occupe des problèmes douaniers intéressant les transports. L'OTIF appuiera les travaux du WP.30 pour arriver à une pleine application de ladite annexe 9, en plein accord avec l'OSJD.

Mise en cohérence des contrats de transport de l'OTIF et de l'OSJD

Le service juridique de l'OTIF appuie toujours le projet CIT-OSJD « Interopérabilité du droit des transports CIM/SMGS ». La lettre de voiture CIM/SMGS élaborée dans le cadre de ce projet est de plus en plus utilisée, en particulier dans le transport par conteneur. L'expérience montre qu'il faut poursuivre les efforts et proposer des formations dans le but de faire connaître les avantages de la lettre de voiture CIM/SMGS comme document de transport à de nouveaux cercles d'utilisateurs potentiels (économies de temps et d'argent, prévention des erreurs provenant de la transcription des lettres de voiture à la frontière des systèmes juridiques CIM et SMGS), afin que son utilisation se généralise. Le Secrétariat de l'OTIF apportera son concours à la diffusion de la lettre de voiture commune.

D'autres travaux cibleront essentiellement la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Le Secrétariat de l'OTIF leur consacra naturellement la même attention qu'à la lettre de voiture CIM.



En ce qui concerne le transport de voyageurs, le service juridique de l'OTIF est disposé à jouer un rôle consultatif pour les questions concernant les transports CIV/SMPS. Cela vaut aussi bien pour le droit appliqué actuellement à ces transports et pour les questions concrètes d'interprétation y afférentes que pour les questions soulevées par le développement du SMPS et son harmonisation avec les CIV.

Au sujet de l'application du droit, il convient de prendre en considération le fait que les États membres de l'UE appliquent également le règlement (CE) no 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). Le Secrétariat de l'OTIF a participé à une analyse engagée par le CIT des différentes dispositions des CIV, du PRR et du SMPS, axée principalement sur les clauses de responsabilité, et apportera son concours à la diffusion des dispositions élaborées au profit des voyageurs.

Il va de soi que tout développement des trois règlements doit faire l'objet d'une coordination. Le Secrétariat de l'OTIF interviendra en ce sens auprès de la DG MOVE de la Commission européenne et de l'OSJD.





Calendrier prévisionnel

La réunion d'experts de la principale commission de l'OSJD (Politique des transports et stratégie de développement) au sujet de la facilitation siègera à Varsovie du 8 au 10 avril 2014.

Les 5 et 6 juin 2014 se déroulera la Conférence des ministres de l'OSJD à Vilnius.

Du 14 au 17 octobre 2014 aura lieu à Varsovie la réunion annuelle de la principale commission de l'OSJD (Politique des transports et stratégie de développement).

Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL) siègera à Genève les 3 et 4 avril 2014, les 10 et 11 juillet 2014 et les 30 et 31 octobre 2014.

Le Groupe d'experts sur les chemins de fer se réunira à Genève du 24 au 26 novembre 2014.

Le WP.30 pour la facilitation du franchissement des frontières siègera à Genève du 3 au 7 février 2014 pour sa 136^e session, du 10 au 13 février 2014 pour sa 137^e session et du 7 au 10 octobre 2014 pour sa 138^e session.



6. AMELIORER L'INTEROPERABILITE ET LA SECURITE

Le service « Technique » procède aux tâches attribuées à l'Organisation, telles que définies aux appendices F et G à la Convention. Il développe, met à jour et améliore les règles, les procédures, les registres et les prescriptions techniques, dans l'intérêt du trafic ferroviaire international. Les décisions relatives aux travaux du service « Technique » sont préparées par le groupe de travail permanent WG TECH et prises par la Commission d'experts techniques (CTE).



Bas Leermakers
Chef du service
techniques ferroviaires

Comme indiqué à l'article 3a des ATMF (appendice G à la Convention), l'équivalence pleine et entière entre les spécifications techniques de l'UE (STI) et les prescriptions techniques de l'OTIF (PTU) facilitera l'acceptation mutuelle de matériel roulant. L'objectif est de permettre aux véhicules admis pour la première fois à l'exploitation en dehors de l'UE d'être exploité au sein de l'UE et vice versa. En conséquence, le service « Technique » continuera à travailler sur l'équivalence des STI et des PTU dans la mesure où la Convention le permet.

Portée générale des activités

Rédaction de la réglementation – L'activité principale du service « Technique » est de rédiger de nouvelles PTU ou de les amender et de coordonner l'adoption des PTU et d'autres règlements. Un calendrier de travail annuel a été mis en place avec trois réunions du WG TECH et une session de la CTE. Le service « Technique » prépare tous les documents pour chacune de ces réunions, y compris le procès-verbal.

Diffusion – La complexité grandissante des règlements applicables requiert également un travail de diffusion, notamment pour assister les États parties non membres de l'UE¹ dans l'application correcte de la réglementation de l'OTIF. Plusieurs activités de diffusion sont prévues à cet effet, de la publication de documents explicatifs et de guides d'application, à la réalisation de présentations, d'ateliers et de visites dans divers pays.

Contrôle de la mise en œuvre – La quantité de règlements techniques développés dans le cadre des APTU et ATMF est déjà importante et continue de croître. Pour les États parties de l'OTIF, la quantité mais aussi la complexité de toutes les règles s'avèrent difficiles à gérer. Parallèlement, il devient de plus en plus important de les mettre en œuvre correctement. Ne pas appliquer correctement la réglementation de l'OTIF peut en effet causer des perturbations en trafic international, comme cela a été le cas en juin 2013, lorsque des wagons se sont retrouvés bloqués aux frontières parce qu'aucune entité chargée de l'entretien (ECE) ne leur était assignée. Le Secrétariat de l'OTIF souhaiterait mieux connaître la manière dont les règlements sont mis en œuvre dans les États parties. Il se concentrera sur les États parties non membres de l'UE, étant donné que l'UE dispose de procédures internes à cet effet.

¹ L'UE dispose de ses propres procédures internes mais il faut, dans la mesure du possible, chercher à mettre en place des synergies, en particulier avec l'ERA, pour les activités de diffusion.



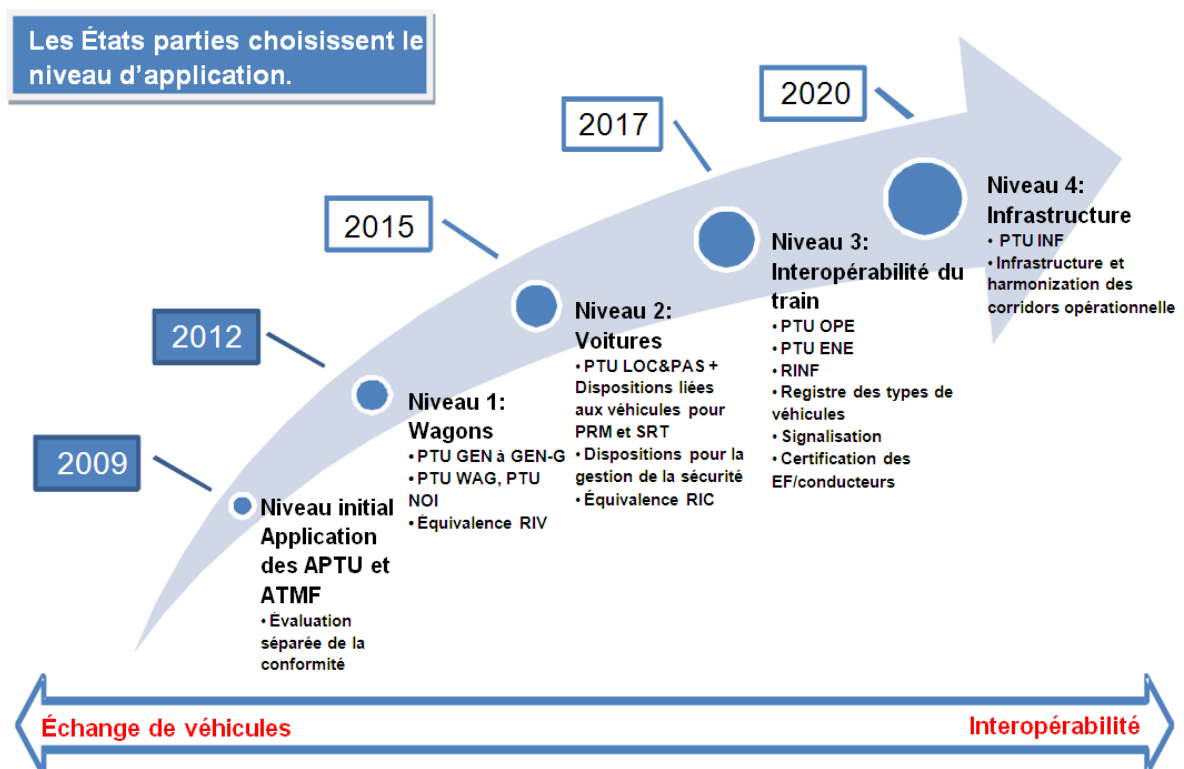
Coopération internationale – Pour que toutes ces activités puissent être menées à bien efficacement, une bonne coopération internationale est nécessaire. L'équivalence pleine et entière entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE sur l'interopérabilité étant nécessaire, les contacts avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA) seront multipliés. Cette coopération est formellement établie par l'arrangement administratif signé par la Commission européenne, l'ERA et l'OTIF.

Gestion des connaissances – Afin de conserver un ensemble de règles cohérent, de stimuler le partage des connaissances, d'améliorer la qualité et l'efficacité des travaux et de faciliter l'intégration de nouveaux membres du personnel, le Secrétariat de l'OTIF entend améliorer sa gestion interne des connaissances. Le service « Technique » coordonnera les activités visant à atteindre cet objectif.

Rédaction de la réglementation

Jusqu'en 2012, la réglementation de l'OTIF était développée sur la base et à la suite de la réglementation de l'UE. La réglementation de l'UE était d'abord développée et adoptée, puis transposée dans la réglementation de l'OTIF. Le 1^{er} janvier 2014, des réglementations équivalentes de l'OTIF et de l'UE, à savoir la PTU et la STI révisées pour les wagons, entreront pour la première fois en vigueur simultanément. Le Secrétariat de l'OTIF se félicite de cet événement, rendu possible par la bonne coopération entre le Secrétariat de l'OTIF, les États parties non membres de l'UE, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et la Commission européenne.

Le diagramme ci-dessous présente la feuille de route pour les principaux développements de la réglementation technique de l'OTIF.





Les paragraphes ci-après détaillent les développements et amendements prévus pour les PTU.

PTU LOC&PAS

Dans un premier temps, la PTU LOC&PAS sera une transposition in extenso de la (future) STI LOC&PAS.

La PTU LOC&PAS ne sera pas un simple copier/coller de la STI car elle devra inclure des éléments supplémentaires du droit de l'UE relatifs aux véhicules, qui n'existent pas dans le droit de l'OTIF. Ces éléments pourront provenir de la STI CCS sur la détection des trains, des exigences pour les ECE, des exigences de la STI PRM relatives aux véhicules, etc., l'objectif étant d'adopter la PTU LOC&PAS en 2014.

Dans un deuxième temps, un amendement à la STI et à la PTU LOC&PAS, qui pourra être développé parallèlement à la première étape, sera élaboré afin qu'il n'y ait qu'une seule admission / autorisation pour les voitures remplissant certaines conditions (et éventuellement d'autres types de véhicules satisfaisant aux mêmes conditions). Un groupe de travail de l'ERA, qui sera ouvert à des experts mandatés par l'OTIF représentant les intérêts des États parties de l'OTIF non membres de l'UE, sera chargé d'élaborer cet amendement à la STI et à la PTU. Ce groupe de travail analysera deux questions distinctes :

1. les conditions harmonisées pour une admission unique permettant la «libre circulation» du véhicule au sens des ATMF. À cette fin, les points ouverts de la STI doivent être clos (avec des solutions techniques, pour les véhicules particuliers). Il y a consensus sur cette inclusion dans l'amendement à la STI/PTU. Cela est comparable au point 7.1.2 de la PTU/STI WAG;
2. la définition des interfaces véhicule-véhicule afin de permettre l'échange de véhicules en trafic international.

L'objectif du groupe de travail de l'ERA sera de préparer le terrain pour l'actualisation de la PTU et de la STI en 2015.

PTU NOI révisée

La PTU et la STI relatives aux limites de bruit pour les véhicules sont harmonisées depuis décembre 2012. En septembre 2013, l'ERA a émis des recommandations à la Commission européenne, incluant une proposition de révision de la STI NOI. Au sein de l'UE, l'adoption de la STI NOI révisée est prévue pour 2014. Afin de conserver l'équivalence pleine et entière entre la PTU NOI et la STI NOI, la PTU devra alors être révisée.



PTU GEN-A révisée

La PTU GEN-A établit les exigences essentielles applicables aux sous-systèmes. Ces exigences sont équivalentes à celles définies dans la directive européenne no 2008/57/CE sur l'interopérabilité. Au sein de l'UE, les exigences essentielles ont été élargies, avec l'inclusion comme nouvelle exigence de l'accessibilité pour les personnes handicapées. L'exigence relative au bruit sera également développée plus avant. Ces changements du côté de l'UE doivent être analysés par l'OTIF, qui devra réfléchir à la nécessité d'une révision de la PTU GEN-A.

PTU GEN-C révisée

La PTU GEN-C est basée sur l'annexe VI, partie 4, de la directive no 2008/57/CE sur l'interopérabilité, amendée par la directive no 2011/18/UE. Ces amendements comportaient des améliorations mineures et principalement rédactionnelles et la mise à jour de références. L'OTIF doit procéder à une révision pour déterminer s'il est nécessaire d'introduire des amendements afin de conserver l'équivalence entre la réglementation de l'UE et celle de l'OTIF.

Mise à jour de la PTU WAG

La PTU WAG révisée adoptée par la CTE de juin 2013 permet de maintenir l'équivalence réglementaire entre l'OTIF et l'UE pour les wagons. Des amendements sont prévus du côté de l'UE et pourraient avoir des répercussions quant à l'équivalence. À ce titre, il est prévu de travailler à la mise à jour des appendices H et I à la PTU WAG. En outre, une spécification commune UE/OTIF pour les semelles de freins composites doit être définie.

Diffusion et aide à la mise en œuvre

Dans la mesure du possible, le Secrétariat de l'OTIF se propose d'aider les États parties et donne priorité au maintien de contacts étroits avec les personnes responsables dans chacun de ces États. La diffusion d'informations est possible de différentes façons, p. ex. via des ateliers, des séminaires, des rencontres bilatérales, une amélioration du site internet, des publications, etc. Ces activités auront pour cible les États parties non membres de l'UE.

Ateliers

Des réunions externes consacrées aux spécificités nationales devraient être organisées. Elles permettront à un large éventail d'experts nationaux de participer et seront ouvertes aux personnes travaillant dans les ministères, les autorités compétentes, les compagnies ferroviaires, l'industrie, les universités, etc. Dans la mesure du possible, elles seront organisées à l'échelle régionale et incluront plusieurs États parties voisins. Leur objectif sera d'expliquer et de discuter des visées et des possibilités d'application des appendices F et G à la Convention, ainsi que des prescriptions techniques qui en dépendent. Parallèlement, le Secrétariat de l'OTIF espère



recevoir un retour d'informations sur l'application de ces appendices, lequel pourrait aider à comprendre comment les appendices pourraient être améliorés. Comme la réglementation technique de l'OTIF est relativement récente, un tel échange d'informations est essentiel à son succès et sa bonne application.

Guides d'application

Deux sortes de guides d'application sont prévues : un guide d'application général expliquant en détail les principes des ATMF et APTU et plusieurs guides spécifiques aux PTU. Le public cible est constitué de professionnels travaillant avec les PTU, comme le personnel des autorités compétentes, les ingénieurs du secteur de l'approvisionnement ou les inspecteurs des organismes d'évaluation.

Les guides spécifiques s'inspireront des guides de l'UE/ERA sur les STI et porteront chacun sur une PTU.

Documents explicatifs

Les documents explicatifs présentent en quelques pages les principes de la réglementation. Il s'agit d'y utiliser un langage clair pouvant être compris par un large public.

Contrôle de la mise en œuvre

L'un des principes-clés sous-tendant les ATMF et APTU est que les États parties se font mutuellement confiance pour n'admettre à l'exploitation internationale que les véhicules satisfaisant à toutes les exigences. Non seulement les véhicules doivent remplir toutes les exigences techniques mais la PTU GEN-D dispose également que l'évaluation de la conformité doit être effectuée par un organisme d'évaluation remplissant toutes les conditions (d'indépendance) établies par l'article 5 des ATMF et par la PTU GEN-E.

Si un État partie délivrait des certificats sans appliquer correctement la réglementation pertinente de l'OTIF, cette confiance mutuelle serait vraisemblablement menacée ce qui aurait des conséquences néfastes pour le trafic ferroviaire international. Le Secrétariat de l'OTIF va donc entreprendre de créer une meilleure vue d'ensemble de la mise en œuvre des ATMF dans les États parties non membres de l'UE.

Cette activité ne peut être réalisée qu'en coopération avec les États parties. Le Secrétariat de l'OTIF encouragera les États parties à notifier l'exécution des responsabilités, comme en disposent les ATMF. Le site de l'OTIF devrait indiquer l'autorité compétente de chaque État partie et, s'il y a lieu, l'organisme d'accréditation, l'organisme d'évaluation, l'organisme de certification des ECE et les organismes d'évaluation des méthodes de sécurité communes (MSC).

Par ailleurs, le Secrétariat s'efforcera d'établir des relations de travail plus étroites avec les États parties, via les ateliers mentionnés plus haut par exemple.



Calendrier prévisionnel

Réunions de l'OTIF – Trois sessions du WG TECH sont prévues pour 2014, la première ayant lieu à Bonn, les 5 et 6 février. Le 4 et/ou le 5 juin, la CTE se réunira à Berne afin d'adopter plusieurs PTU.

Personnel – Le service « Technique » a accueilli un nouveau membre en 2013. Un de ses membres partira à la retraite en 2014 et sera remplacé.

En 2013, a été lancé le programme « Jeunes Experts », qui permet à de jeunes diplômés du supérieur de rejoindre le Secrétariat de l'OTIF pour une durée de 9 mois et de travailler sur un sujet spécifique. En 2013/2014, le jeune expert du service « Technique » élaborera un aperçu complet des informations techniques et relatives à la sécurité, échangées en fret international ferroviaire en lien avec les obligations et responsabilités légales. Il analysera ensuite les points sur lesquels l'OTIF pourrait avoir une valeur ajoutée en adaptant sa réglementation et/ou en promouvant son application, en étroite collaboration avec l'UE/ERA et le secteur du fret ferroviaire.





7. RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

À l'instar de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est remanié tous les deux ans.



Jochen Conrad
Chef du service RID

Réunion commune et Commission d'experts

La Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des règlements harmonisés relatifs aux marchandises dangereuses pour tous les modes de transport terrestre européen (rail, route, voies de navigation intérieure). Le secrétariat de la Réunion commune est assumé conjointement par le service du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la Division des Transports de la CEE-ONU.

Il faut ainsi compter chaque année avec plus de 50 documents officiels publiés dans toutes les langues de travail et une centaine de documents informels habituellement mis à disposition en langue anglaise uniquement.

Cinq semaines de réunion au total sont prévues pour la période biennale 2014/2015 de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui débutera avec la session du printemps 2014. Les décisions de la Réunion commune prises pendant cette période seront incluses dans les éditions 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

La Commission d'experts du RID est l'un des organes les plus importants de l'OTIF car les dispositions légales relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont constamment amendées et doivent également être appliquées au transport intérieur des États membres de l'UE à la suite de la directive de l'UE no 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Les dispositions adoptées par la Commission d'experts du RID acquièrent donc immédiatement force de loi, dépassent largement le cadre de l'OTIF et affirment ainsi également l'importance de l'Organisation pour l'ensemble du secteur.

Au cours de la période biennale 2012/2013 qui se termine, le fonctionnement de la Commission d'experts du RID a été sensiblement transformé afin de rationaliser et de simplifier la procédure de coordination au sein de l'Union européenne. Toutes les décisions sont préparées par son groupe de travail permanent au sein duquel les problématiques sont ouvertement discutées, sans que les positions de l'UE n'aient besoin d'être préalablement coordonnées. Cette coordination des États membres de l'UE n'a lieu qu'avant la session de la Commission d'experts du RID qui clôture la période biennale. Cette réunion de deux jours, qui aura lieu à Berne en mai 2014, approuvera toutes les modifications pour l'édition 2015 du RID.



Avec cette session de la Commission d'experts du RID de mai 2014, débute le période biennale 2014/2015, pour laquelle deux semaines de réunion du groupe de travail permanent susmentionné sont prévues. Au cours de ses sessions, ce groupe de travail permanent élaborera les dispositions spécifiques au transport ferroviaire des marchandises dangereuses et les soumettra pour adoption à la Commission d'experts du RID en mai 2016. La réunion de novembre 2015 aura pour principal objet l'examen des modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2017. Les décisions de la Commission d'experts du RID prises pendant cette période seront incluses dans l'édition 2017 du RID.

Un axe essentiel des travaux de cette période biennale sera la poursuite de l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS, à laquelle des experts de l'OSJD sont également invités à contribuer.

Coopération avec d'autres instances internationales

Les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses développées par le Comité d'experts des Nations unies pour le transport de marchandises dangereuses à l'échelle mondiale sont révisées tous les deux ans. Le groupe de travail ad hoc de la Réunion commune pour l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU élabore des propositions quant à la manière d'intégrer dans le RID/ADR/ADN les modifications contenues dans les Recommandations de l'ONU.

Au cours d'une réunion de trois jours en mai 2015, le groupe de travail ad hoc mettra au point, en se fondant sur un projet élaboré par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF, une proposition relative à l'intégration dans le RID/ADR/ADN des modifications qui seront adoptées par le Comité d'experts des Nations unies en décembre 2014. Il ne sera donc pas nécessaire d'entrer dans le détail lors de la Réunion commune.

Le Sous-Comité d'experts des Nations unies élabore des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses applicables à l'échelle mondiale qui doivent ensuite être reprises par les organisations internationales responsables de l'édiction des dispositions légales relatives aux marchandises dangereuses pour les différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, routier et par voies de navigation intérieures).

En 2014, le Sous-Comité siègera trois semaines au total et conclura les travaux de la 19^e révision des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En 2015, il entamera les travaux de la 20^e révision des Recommandations de l'ONU, qui seront suivies, pour les transports ferroviaires, dans l'édition 2019 du RID.

Le service du RID participera à ces sessions et y aura un rôle consultatif.



Le Comité d'experts des Nations unies pour le transport de marchandises dangereuses, qui se réunira une journée en 2014, approuvera formellement la 19^e révision des Recommandations de l'ONU élaborée par le Sous-Comité d'experts des Nations unies afin que les modifications puissent être reprises, lors du processus d'harmonisation, dans les éditions 2017 des différentes dispositions relatives aux marchandises dangereuses spécifiques à chaque mode de transport.

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU (WP.15/ADR) est l'organe compétent de la CEE-ONU pour le développement des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par route (ADR) et ses décisions doivent également être appliquées au transport intérieur des États membres de l'UE à la suite de la directive de l'UE no 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

Les dernières corrections entreprises par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour les éditions 2015 du RID, de l'ADR et de l'ADN seront adoptées à la session de mai 2014 du WP.15.

La session du WP.15 de mai 2014 marque également le début de l'exercice biennal 2014/2015 pour lequel deux semaines de réunion par an sont prévues. La dernière réunion de cet exercice en novembre 2015 aura pour principal objet l'adoption des modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2017 de l'ADR.

Le service du RID participera aux sessions du WP.15 avec un rôle consultatif afin d'obtenir des dispositions harmonisées pour le transport terrestre européen.

Groupe de travail informel sur la télématique de la Réunion commune

L'objectif du groupe de travail informel sur la télématique mis en place par la Réunion commune RID/ADR/ADN est de vérifier quelles informations peuvent être mises à disposition via les applications télématiques afin d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses et de faciliter ledit transport.

En 2014 et 2015, le groupe de travail se réunira pour quatre sessions de trois jours. En raison de la grande importance de ses travaux pour l'avenir du transport de marchandises dangereuses, les tâches de secrétariat de ce groupe de travail seront effectuées par le service du RID.

Après qu'un accord a pu être trouvé en 2013 sur l'architecture du système, qui utilise le matériel informatique et les systèmes logiciels existants et demande donc relativement peu d'investissements, des projets sont menés dans divers États, dans le cadre desquels des essais en conditions réelles sont également effectués.



En raison de la complexité de la tâche et du travail de normalisation nécessaire, des prescriptions concrètes relatives aux applications télématiques n'intégreront probablement le RID, l'ADR et l'ADN que dans leur édition 2017. L'accent devra alors d'abord être mis sur le besoin, en cas d'incidents, d'informer par voie électronique les services d'intervention de toutes les données contenues dans le document de transport, afin que leur intervention puisse être organisée de manière bien plus efficace. Le groupe de travail formule des exigences spécifiques au transport de marchandises pour les applications télématiques (comme l'eCall) ou les normes (Spécifications techniques d'interopérabilité – Applications télématiques au service du fret ; projet de norme ISO pour les systèmes de transport intelligents) existantes ou en préparation.

Projet pilote de base de données sur les accidents

Le 1.8.5.2 du RID/ADR/ADN dispose que les États parties doivent transmettre au Secrétariat de l'OTIF les rapports sur les accidents ou incidents survenus pendant le transport de marchandises dangereuses afin que les autres États parties puissent en être informés.

Au cours de discussions portant sur le renforcement de la sécurité, les États membres ont exprimé le souhait d'établir une base de données qui permettrait une analyse plus systématique des accidents et incidents. Un projet pilote prenant appui sur une base de données mise en place en France doit permettre de contrôler l'enregistrement de données sur les accidents d'autres États et la future gestion de la base de données par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF.

Calendrier prévisionnel

Groupe de travail temporaire des experts de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS «Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses» (Varsovie, 17-21 février 2014).

Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 17-21 mars 2014).

53^e session de la Commission d'experts du RID (Berne, 21/22 mai 2014).

Groupe de travail temporaire des experts de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS «Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses» (Budapest, 26-30 mai 2014).

Réunion d'experts de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS «Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses» (Varsovie, 25-29 août 2014).

Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 15-19 septembre 2014).

Commission de l'OSJD pour le droit de transport dans le domaine des prescriptions pour le transport des marchandises dangereuses (Varsovie, 27-31 octobre 2014).



3^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (une semaine en novembre 2014).

Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, une semaine en mars 2015).

Réunion d'experts de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS «Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses» (Varsovie, une semaine en août 2015).

Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, deux semaines en septembre 2015).

Commission de l'OSJD pour le droit de transport dans le domaine des prescriptions pour le transport des marchandises dangereuses (Varsovie, une semaine en octobre 2015).

4^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (une semaine en novembre 2015).





8. LES PARTENAIRES PRIVILEGES DE L'OTIF

Un nouveau cadre de travail avec la Commission et l'ERA

Comme la réglementation technique de l'OTIF dépend largement de celle de l'UE, il importe de rester informé des derniers développements au sein de l'UE. L'objectif est de transmettre à l'ERA et à la Commission la position des États parties de l'OTIF non membres de l'UE et d'en discuter avec elles le plus tôt possible. À cette fin, il est indispensable que l'OTIF coopère étroitement avec l'ERA et que les experts nationaux des États parties de l'OTIF non membres de l'UE et le Secrétariat de l'OTIF aient accès à ses groupes de travail. L'ERA, la Commission européenne et l'OTIF ont officialisé leur coopération en signant un arrangement administratif.

Selon les termes de cet arrangement, l'ERA invitera les représentants désignés de l'OTIF (porte-parole de l'OTIF) aux groupes de travail pour qu'ils y représentent les intérêts des États parties non membres de l'UE lors de la rédaction de la réglementation ferroviaire européenne, comme les STI. Le Secrétariat de l'OTIF entend impliquer des experts nationaux d'États parties non membres de l'UE afin qu'ils représentent l'OTIF dans les groupes de travail de l'ERA. À cette fin, il convient de développer une méthode de travail visant à garantir que le porte-parole de l'OTIF exprime une position harmonisée. Une forme de coordination doit donc être mise en place entre les États parties non membres de l'UE. L'existence de porte-parole de l'OTIF permettra de faire entendre la voix des États parties non membres de l'OTIF le plus tôt possible, ce qui revêt une importance stratégique dans la perspective de la transposition des STI en PTU. Le succès de cette approche dépend grandement des ressources pouvant être allouées par les États parties et le Secrétariat.

Les méthodes de travail relatives aux registres s'en trouveront également modifiées. À ce jour, l'OTIF tient deux registres techniques : le registre des ECE, qui comprend une liste des organismes de certification des ECE et des certificats ECE, et le registre des marquages du détenteur de véhicule (MDV), qui fait l'objet d'une synchronisation entre l'ERA et l'OTIF. Le registre MDV est publié une fois par mois. Le registre MDV de l'OTIF est accessible depuis le site de l'OSJD. Par conséquent, les descriptions du registre MDV de l'OTIF sont disponibles en quatre langues (allemand, anglais, français, russe). L'arrangement administratif dispose que l'ERA et l'OTIF s'efforceront d'établir des registres communs.

OSJD : remise en route de la position commune de 2003

Les directions de l'OTIF et de l'OSJD se sont réunies à Varsovie le 18 septembre 2013 et sont convenues qu'elles baseraient dorénavant davantage leur coopération sur la «Position commune» signée par les deux organisations en 2003. Cela entraîne en particulier un renouvellement et une actualisation de leurs liens institutionnels.



Les deux organisations considèrent que la création d'un droit ferroviaire unifié est un objectif souhaitable. Elles se sont donc engagées à participer aux travaux entrepris par la CEE-ONU sur le projet de « Droit ferroviaire eurasiatique unifié » (voir sous « Facilitation ferroviaire »). L'OTIF agit en toute transparence et met à disposition de l'OSJD ses contributions au projet de la CEE-ONU.

Il faut renforcer la coopération avec l'OSJD, en particulier afin de déterminer si le champ d'application des PTU, qui est aujourd'hui limité aux réseaux de 1 435 mm, devrait également englober les réseaux avec un écartement de voie de 1 520 mm, d'une manière qui apporterait une valeur ajoutée à nos États parties. En ce sens, l'OTIF devrait suivre attentivement les activités de l'UE/ERA visant à inclure le système à 1 520 mm dans les STI, en particulier pour les wagons.

Le processus d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 du SMGS se poursuit avec succès. Par le passé, les amendements adoptés pour le RID étaient, déjà, intégrés à l'annexe 2 au SMGS. Alors que ce travail de transposition s'étalait généralement sur quatre ans avant la restructuration du RID, ce délai a pu être considérablement réduit grâce au remaniement de l'annexe 2 au SMGS qui a suivi ladite restructuration. Ainsi, une version révisée de l'annexe 2 au SMGS est déjà prête six mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle version du RID.

Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID poursuivra en 2014 et 2015 ses travaux d'harmonisation approfondie des règlements, engagés en 2012 et visant à faciliter le transport sous ces deux régimes juridiques. Le Secrétariat de l'OTIF en transmettra les résultats ainsi que les éventuelles propositions de modifications de l'annexe 2 au SMGS au Comité de l'OSJD et participera aux délibérations dudit Comité.

Le CIT, représentant des intérêts des entreprises ferroviaires

Le Comité international des transports ferroviaires est un des principaux représentants des entreprises de chemin de fer. Il exerce sa compétence dans certains domaines du transport par le rail, comme l'établissement des titres de transport et de la lettre de voiture, entre autres. L'OTIF participe depuis longtemps aux travaux des nombreux groupes de travail de cette association en donnant des informations sur l'Organisation et en conseillant juridiquement ladite association avec ses propositions de modification, d'actualisation, etc. de notre droit des transports. Comme porte-parole des entreprises ferroviaires, le CIT est aussi une aide pour l'OTIF : il lui permet de savoir ce que ses associés font dans la pratique et partage ses acquis opérationnels. Pour sa part, l'OTIF continuera donc à offrir son expertise dans les différents groupes de travail et diverses commissions ainsi que dans les manifestations qui peuvent directement l'intéresser.



Relance du dialogue avec la CER

Une nouvelle étape dans nos relations avec la Communauté européenne du rail (CER) devrait commencer à la suite de nos entretiens de 2013. En effet, la CER, en sa qualité de représentant non seulement des entreprises ferroviaires mais aussi des gestionnaires d'infrastructure, doit trouver avec l'OTIF de nouveaux champs d'entente entre nos deux organisations, dans le domaine du droit des voyageurs et des marchandises et l'amélioration du trafic entre ses pays membres.

L'OTIF s'engagera dans les questions douanières soulevées avec la révision de l'article 6 des CIM, pour que la lettre de voiture électronique, comme document douanier, puisse se faire accompagner, par voie électronique également, par les autres types de documents requis par les autorités administratives.

La Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique

Cette Organisation, dont le siège est à Bangkok, a approché l'OTIF dans le but d'obtenir des informations pour la mise en place d'un travail d'étude approfondi pour les chemins de fer de sa région, visant à identifier les problèmes entravant le passage des frontières et gênant les opérations de transport par le rail en trafic international entre l'Asie et l'Europe. Après une conférence régionale pour la facilitation ferroviaire, l'étude cherchera une stratégie commune et une réglementation uniforme pour les transports ferroviaires du Pacifique à l'Atlantique.

Étant donné que la CESAP-ONU compte parmi ses membres de nombreux États asiatiques avec un potentiel ferroviaire énorme et que ces États pourraient un jour devenir parties à la COTIF, l'OTIF envisage de collaborer plus étroitement avec cette Organisation dans les années à venir.



Calendrier prévisionnel

Deux réunions de direction par an sont prévues avec l'ERA et la Commission Européenne en 2014 et 2015. Une première réunion fin 2013 permettra d'arrêter le calendrier de travail et les modalités de consultation des États parties non-membres de l'UE.

Le groupe de travail CIV/SMPS siégera à Berne le 30 janvier 2014, ainsi que le 22 mai 2014 à Paris ou Berlin.

Le groupe d'experts « Multimodalité » se réunira à Berne le 27 mars 2014.

La Commission CIV siégera à Berne le 27 juin 2014.

Le groupe juridique (+ le groupe d'experts) CIM/SMGS se réunira à Berne les 2 et 3 juillet 2014 tandis que le groupe de pilotage (+ des coordinateurs) CIM/SMGS se réunira à Varsovie les 26 et 27 novembre 2014.

Le groupe de travail et la Commission CIM siégeront à Berne le 25 mars 2014.

Une Assemblée générale pourra se tenir à la fin de 2014.





9. PROTOCOLE DE LUXEMBOURG : UN REGISTRE INTERNATIONAL DES GARANTIES

Le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg le 23 février 2007, établit la mise en place d'un registre international et d'une autorité de surveillance dudit registre. Par ailleurs, la 7^e session de l'Assemblée générale de l'OTIF l'autorise à assurer le rôle de secrétariat de l'autorité de surveillance du registre international.

En bref, le Protocole de Luxembourg, tenant compte de la nécessité de faciliter l'achat du matériel roulant ferroviaire, d'ailleurs assez cher, établit des normes juridiques relatives aux garanties et d'autres droits qui grèvent dans ce cas le matériel roulant et qui garantissent aux créanciers une plus grande sécurité dans leur droit à être remboursé de l'argent qu'ils ont prêté pour l'achat du matériel roulant.

Le chef du service juridique de l'OTIF, le représentant de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et le représentant du Groupe de travail ferroviaire (*Rail Working Group* – RWG) sont membres du groupe chargé des négociations pour la mise en place du Registre international avec les dirigeants de la PrepCom (Commission préparatoire). Le Conservateur du Registre, la société SITA NV, a déjà été nommé en 2011 et le contrat entre la PrepCom et ladite compagnie aurait dû être conclu et signé en 2012. À la date de rédaction du présent programme de travail, et suite à de nombreuses négociations entre les parties, le contrat est presque prêt à être signé.

La date de début d'exploitation du registre, initialement prévue en 2013, devra donc être repoussée.

L'OTIF travaille avec la PrepCom pour l'établissement des privilèges et immunités nécessaires à l'activité de l'Autorité de surveillance ainsi qu'à la préparation de l'Accord entre l'État de siège et ladite Autorité de surveillance.

Avec la mise en place du Registre et l'entrée en vigueur du Protocole, la PrepCom sera remplacée par l'autorité de surveillance prévue par la Convention du Cap et le Protocole de Luxembourg, dont l'OTIF fera office de secrétariat. Auparavant, un groupe de travail de la PrepCom sera convoqué et traitera toutes les questions en rapport avec la constitution de l'autorité de surveillance.



Afin de faire avancer la ratification du Protocole par le plus grand nombre États, les parties au contrat, soutenues par l'OTIF, UNIDROIT et le RWG, prévoient un programme comportant notamment les mesures suivantes :

- la création de documents traitant des instruments de ratification, des modèles de déclaration, des lignes directrices pour la mise en œuvre à l'échelle nationale et des avantages économiques;
- l'établissement de contacts avec des fabricants, des prestataires de services financiers et des organismes de crédit à l'exportation en vue de l'octroi d'un rabais en cas d'inscription au registre;
- la collaboration permanente avec le gouvernement luxembourgeois;
- l'instauration d'un groupe de travail informel composé de représentants de la PrepCom ou de l'autorité de surveillance et du conservateur du registre en vue du contrôle et de l'amélioration du programme;
- l'identification des possibilités de promotion de la ratification, via des forums et conférences par exemple.

Même si les travaux pour la mise en place du Registre ferroviaire se développent très lentement, l'OTIF continuera à apporter expertise et travail pour l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg.





10. UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF

Une organisation innovante : la gestion de la connaissance

Le Secrétariat de l'OTIF est une petite organisation dont les principales activités tournent autour de ses trois services opérationnels : le service du RID, le service juridique et le service de la technique ferroviaire. Leur travail, qui ressort à différents appendices à la Convention, est naturellement segmenté. Cette segmentation est encore accrue par les différents degrés de maturité de ces textes. D'un côté, les éléments de droit privé de la COTIF, comme les CIM, CIV, CUV et CUI sont bien établis ; de l'autre, les développements de droit public dans le cadre des APTU et ATMF sont en pleine élaboration.

En outre, les textes réglementaires sont de plus en plus interconnectés, comme le montrent les exemples suivants :

- les interfaces entre la réglementation relative aux entités chargées de l'entretien (ECE) et les CUV²;
- les interfaces entre l'approche déterministe du RID³ et l'approche axée sur les risques de nombreux développements récents dans le cadre des APTU et ATMF, comme la Méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques (PTU GEN-D);
- les implications légales et techniques des registres, en particulier les aspects relatifs à la responsabilité, par rapport à l'exactitude des informations contenues dans les bases de données.

Pour toutes ces raisons, il est souhaitable que l'Organisation mette en place sa propre gestion des connaissances afin de stimuler le partage des savoirs, d'accroître la qualité et l'efficacité du travail fourni et de faciliter l'intégration de nouveaux membres du personnel.

La mise en place de cette gestion des connaissances est prévue pour 2014-2015, avec trois grands axes de développement :

- la mise en place d'outils de management permettant un travail interdisciplinaire entre les trois départements opérationnels;
- un système d'information rénové permettant l'accès et la compréhension partagés des documents produits par l'Organisation;
- la refonte des outils informatiques avec la mise en place d'outils collaboratifs modernes.

Le responsable du service technique portera ce projet.

2. Appendice D à la Convention – CUV (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire)

3. Appendice C à la Convention – RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)



Créer une politique de communication

Aujourd'hui, l'OTIF se caractérise par une absence de politique de communication : des recrutements erratiques ont conduit à un vieillissement des outils sans qu'une politique ait réellement été mise en place. Dès lors, il est nécessaire de considérer la communication au sens large comme une priorité de l'Organisation.

Le premier acte va consister à créer dans le budget une ligne dédiée à la communication qui permettra de regrouper les actions suivantes :

- la modernisation du site Web, pour en faire un outil de communication et un outil de travail partagé (création d'un Intranet à la disposition des parties prenantes);
- la réalisation d'outils de communication professionnels : rapport d'activité, plaquettes, etc.;
- la redynamisation et professionnalisation du bulletin, qui devra refléter, grâce à des articles de fonds, la diversité des missions de l'Organisation;
- l'organisation de séminaires d'information et de promotion de l'Organisation.

Ces priorités devront être portées par le recrutement d'un responsable de la communication qui sera chargé de mettre en œuvre ces orientations, en conduisant une politique rigoureuse de sous-traitance. Le *benchmarking* réalisé auprès du CIT (Comité international des transports) et de la CCNR (Commission centrale de la navigation sur le Rhin) guidera le recrutement à venir.

Fonction communication au CIT et à la CCNR

Au CIT, le service de communication est composé de 2 personnes. L'estimation du temps de travail consacré à la communication est de 1,3 équivalent temps plein. L'actualisation des contenus et le contenu des publications se fait en interne. Toutefois, le site web a été créé par des prestataires externes et tout ce qui concerne le *corporate design*, le logo et les divers modèles de documents de travail ainsi que les modèles du CIT-Info sont aussi créés en externe.

À la CCNR, une chargée de communication est employée à temps plein. Un informaticien contribue à 20 % de son temps à la mise à jour du site web. Total estimé consacré à la communication : 120 %. Les activités spécifiques telles que le développement de sites web spécifiques / moteurs de recherche et le développement de logos et vidéos sont externalisées, sous la coordination de la chargée de communication.



Calendrier prévisionnel

Le rapprochement avec nos États membres va conduire à la mise en œuvre d'un Comité administratif par an hors les murs, de façon à partager une meilleure connaissance réciproque. La prochaine session de printemps pourrait ainsi se tenir à Belgrade en mai 2014. Lors de ses sessions de 2014, le Comité administratif sera également saisi des mesures nécessaires à la restructuration de l'Organisation selon le scénario et le plan d'action de l'audit demandé par la 11^e Assemblée générale en 2012 afin que l'OTIF puisse faire face à de nouveaux défis et développer des actions efficaces en faveur des États membres.





ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11

info@otif.org | www.otif.org

Abonnement au bulletin des transports internationaux ferroviaires: media@otif.org