



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

122^e année : N° 3 / 2014



SOMMAIRE

Actualités

Conférence sur l'application de la COTIF à
Téhéran organisée avec l'UIC, l'OCE et les
RAI 5

Trains de voyageurs Est-Ouest : Quel droit
s'applique ? 7

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg –
Comment il transformera le secteur
ferroviaire? 8

Retrait des déclarations faites
conformément à l'article 42,
§ 1, de la COTIF 9

Évolution du droit ferroviaire

Les voitures passager échangeables 11

45^e session du Sous-comité d'experts
du transport des marchandises
dangereuses de l'ONU 13

Atelier sur le transport ferroviaire de
marchandises dangereuses 17

Réunion commune RID/ADR/ADN 18

Transport multimodal fer-mer 20

Mise à jour de la liste des lignes 22

Différence entre la perte et l'avarie de la
marchandise dans les RU CIM 23



Par **François Davenne**,
Secrétaire général de l'OTIF

L'année 2014 se termine pour l'OTIF ; elle a permis à l'Organisation de déployer son expertise dans des domaines divers.

Ce bulletin reflète ce dynamisme et cette diversité en traitant de sujets aussi différents que la mise en place de garanties internationales pour les investissements ferroviaires, la définition de spécifications techniques pour des voitures échangeables internationalement pour succéder au règlement RIC, en passant par l'harmonisation des règles pour le transport des matières dangereuses.

C'est dans cette volonté de mettre au service des transports ferroviaires des solutions techniques et juridiques cohérentes, quels que soient la complexité et le caractère spécialisé des sujets, que l'Organisation trouve sa raison d'être.

J'espère que vous trouverez dans ce bulletin autant d'intérêt et de source de réflexion qu'en ont mis ses rédacteurs. En effet, la seule vraie richesse de l'OTIF est dans l'engagement et la volonté des ses équipes au service du développement du rail en 2014.

Je profite de cette occasion pour présenter à nos lecteurs au nom des équipes de l'Organisation mes meilleurs vœux pour 2015.

François Davenne



Conférence sur l'application de la COTIF à Téhéran organisée avec l'UIC, l'OCE et les RAI



Les 11 et 12 novembre 2014, s'est tenue à Téhéran, en République islamique d'Iran, une conférence sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Cette conférence sur l'application de la COTIF au Moyen-Orient fut organisée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation de coopération économique (OCE), l'Union internationale des chemins de fer au Moyen-Orient (UIC RAME) et les Chemins de fer de la République islamique d'Iran (RAI).

Le programme de cette conférence portait sur l'application internationale de la COTIF, le rôle des différentes organisations impliquées dans l'harmonisation du droit des transports, de la technique et des matières dangereuses ainsi que sur les différentes évolutions du transport ferroviaire dans la région du Moyen-Orient et ses corridors.

La conférence sur la COTIF était présidée par M. Mohsen Pour Seyed Aghaie, vice-ministre des transports, des routes et du développement urbain de la République islamique d'Iran et président des chemins de fer iraniens (RAI). Ont entre autres participé M. Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC, M. Mohsen Espéri, directeur de la section Transport de l'OCE, ainsi que le Secrétaire général de l'OTIF, M. François Davenne.

Parmi les différents participants à cette conférence, se trouvaient des représentants ministériels de l'Afghanistan, de la Jordanie, de la Turquie et du Pakistan, ainsi qu'un grand nombre de dirigeants et de techniciens des chemins de fer iraniens.

M. Mohsen Pour Seyed Aghaie a ouvert la conférence et a souhaité la bienvenue à tous les participants. Il a souligné l'importance de cette conférence pour encourager la coopération entre les entreprises ferroviaires et les aider à relever les défis qui se posent aujourd'hui au transport par le rail.

M. Loubinoux a ensuite présenté les principales actions de l'UIC pour la région du Moyen-Orient ainsi que l'implication de l'UIC dans l'harmonisation technique et les conditions opérationnelles pour le développement des transports internationaux ferroviaires.

Représentant l'OTIF, M. Davenne a fait une introduction sur l'Organisation et la convention COTIF, en soulignant son rôle d'harmonisation juridique et technique pour servir de pont entre les marchés du Moyen-Orient et de l'Europe. Il a notamment souligné le rôle clé de la République Islamique Iran dans une zone marquée par de forte ambition ferroviaire, à l'image du tunnel Marmaray mis en service sous le Bosphore.

M^{me} Khorsandnia, représentante de l'OCE, a exposé les activités de cette organisation dans le domaine des transports ferroviaires et surtout ses efforts pour encourager le trafic des trains de conteneurs entre ses pays membres, ainsi que les principaux projets de construction de nouvelles lignes de chemin de fer dans la région.



M. del Olmo, chef du service juridique de l'OTIF, a souligné les points les plus importants sur l'application des Règles uniformes CIV, CIM et CUV et les dernières évolutions du droit des voyageurs, du transport de marchandises et des wagons, ainsi que de la lettre de voiture commune CIM/SMGS.



Enfin, M. Conrad, chef du service des marchandises dangereuses de l'OTIF, a souligné l'importance de l'appendice RID de la COTIF pour le transport ferroviaire des matières dangereuses et expliqué le processus d'harmonisation en cours non seulement pour tous les modes de transport mais aussi avec l'annexe 2 de l'OSJD.



M. Nazari, directeur général des affaires Internationales des RAI et directeur du bureau régional UIC Moyen-Orient, a fait une présentation sur l'application des différents appendices de la COTIF en Iran, dans ses pays voisins et dans la région du Moyen-Orient, les différents écartements, etc., tout en signalant que s'était la première fois qu'une Conférence sur l'application de la COTIF se tenait en Iran.

Ces présentations techniques ont fait l'objet de nombreuses questions précises sur la mise en oeuvre de ces règles, qui ont montré le niveau d'implication et de professionnalisme des experts représentés, ainsi que le caractère opérationnel des questions soulevées.

M. Leermakers, chef du service de la technique de l'OTIF, a fait une présentation sur les appendices APTU et ATMF à la COTIF en expliquant leur champ d'application, les principes pour l'admission des véhicules en trafic international et les différentes questions de responsabilité qui en découlent, tant pour les États membres que pour l'exploitation et la maintenance.

Pour conclure la conférence, les organisations qui ont participé à l'événement ont rédigé une [déclaration commune](#) qui fut lue par le Secrétaire général de l'OTIF à tous les participants et qui devrait permettre d'inscrire dans le temps l'action de l'OTIF dans la région.



L'OTIF profite de cette occasion pour remercier encore une fois M. Mohsen Pour Seyed Aghaie, vice-ministre des transports, des routes et du développement urbain de la République islamique d'Iran et président des chemins de fer iraniens (RAI) ainsi que M. Abbas Nazari, directeur général des affaires Internationales des RAI et directeur du bureau régional UIC Moyen-Orient et tout son team, pour leur chaleureux accueil et la parfaite organisation de la conférence.

Carlos Del Olmo



Trains de voyageurs Est-Ouest : Quel droit s'applique ? **Guide des régimes de responsabilité COTIF/CIV – PRR – SMPS**

Le 1^{er} octobre 2014, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a publié le Guide des régimes de responsabilité COTIF/CIV – PRR – SMPS (version imprimée). Le CIT a organisé plusieurs réunions pour l'élaboration de cet ouvrage pratique, dans lequel l'OTIF et la Commission européenne (DG MOVE) se sont également impliquées de manière déterminante aux côtés d'experts venant d'entreprises ferroviaires appliquant l'Accord concernant le transport international des voyageurs par chemin de fer (SMPS), conçu par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

La participation de l'OTIF ne s'est pas limitée à des commentaires sur les dispositions des Règles uniformes CIV : elle a en particulier veillé à ce que le guide soit disponible dans ses trois langues de travail, à savoir l'allemand, l'anglais et le français. Pour toutes les questions concernant l'application du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, l'éditeur pouvait compter sur le concours des experts de la DG MOVE de la Commission européenne. L'aide des experts ferroviaires appliquant le SMPS s'est avérée tout aussi précieuse.

Le document comprend deux parties. La première comporte des cartes montrant où les différents règlements s'appliquent, ainsi qu'une présentation générale des principes fondamentaux des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS.

La seconde renferme les clauses de responsabilité des trois règlements COTIF/CIV, PRR et SMPS, avec des commentaires explicatifs.

En plus de la version imprimée, le guide est également paru sur le [site internet du CIT](#). Cette version électronique est particulièrement intéressante pour sa très utile carte interactive des liaisons en trafic Est-Ouest. Cette carte peut également être consultée via le [site internet de l'OTIF](#).

Le guide est destiné à toute personne intéressée par les trains de voyageurs Est-Ouest et Ouest-Est, qu'elle soit voyageur ou transporteur.

De toute évidence, la responsabilité du transporteur vis-à-vis des voyageurs est un sujet sensible, fortement marqué par les différentes cultures juridiques. En conséquence, l'harmonisation internationale en la matière a requis, dans l'histoire de la COTIF, quelques décennies de plus que l'harmonisation des régimes de responsabilité pour le transport de marchandises et n'est pas encore achevée.

Le droit des transports se développe inéluctablement davantage en faveur des voyageurs. Économiquement plus homogène, l'Union européenne peut fixer dans sa législation des objectifs plus ambitieux que ne le peuvent l'OTIF et l'OSJD. Ainsi, la lacune qui existait dans le régime de responsabilité CIV vis-à-vis des indemnités en cas de retards a déjà été comblée par le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Les répercussions de la législation de l'UE sont toutefois plus larges, et le seront également pour le transport international ferroviaire de voyageurs. Cette comparaison commentée des régimes de responsabilité CIV – PRR – SMPS pourrait être utile aux futures révisions des prescriptions juridiques internationales.

Eva Hammerschmiedová



Le Protocole ferroviaire de Luxembourg – Comment il transformera le secteur ferroviaire?

Organisé par le Rail Working Group et le ministère de la justice et de la protection des consommateurs de la République fédérale d'Allemagne à Berlin, un séminaire sur le Protocole de Luxembourg, dit Protocole ferroviaire, intitulé « Le Protocole ferroviaire de Luxembourg – Comment il transformera le secteur ferroviaire », a eu lieu le 22 septembre 2014.

Pour mémoire, la 7^e Assemblée générale de l'OTIF des 23 et 24 novembre 2005 a approuvé la prise en charge par l'OTIF du rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance du Registre international devant être établi conformément au 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.

L'OTIF est membre de la Commission préparatoire qui mettra en place, une fois le Protocole entre en vigueur, l'Autorité de surveillance du Registre international.

Le séminaire avait pour but de promouvoir le Protocole de Luxembourg et d'en montrer les avantages aux États afin qu'ils y adhèrent. Ce protocole n'est pas encore entré en vigueur, mais le protocole aéronautique équivalent, qui a obtenu des résultats positifs dans ce secteur, l'est depuis le 1^{er} mars 2006 et compte actuellement 56 États parties, plus l'Union européenne.

Des experts du monde de la banque et des finances, de l'industrie ferroviaire et de la DG Move de la Commission européenne ainsi que du Protocole de Luxembourg ont pris part au séminaire pour présenter aux participants leurs expériences avec le Protocole aéronautique et la manière dont le ferroviaire pourrait en profiter.

L'OTIF a participé au séminaire et le chef de son service juridique a exposé aux participants, au nombre de 50, l'activité de l'OTIF au sein de la Commission préparatoire, son support à tout ce qui découle du Protocole et ses efforts en vue d'une entrée en vigueur rapide.

Carlos Del Olmo



Retrait des déclarations faites conformément à l'article 42, § 1, de la COTIF

L'article 42 de la COTIF prévoit que tout État membre peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains appendices à la Convention.

Dans un instrument déposé le 16 avril 2014, l'Espagne a retiré sa déclaration concernant les appendices CUI, APTU et ATMF avec effet immédiat.

Selon un instrument déposé le 6 novembre 2014, la France a retiré sa déclaration concernant l'application de l'appendice ATMF avec effet au 1er juillet 2015.

À ce jour, **18 États membres** de l'OTIF également membres de l'UE ont retiré leurs déclarations concernant les appendices CUI, APTU et ATMF. Il s'agit de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la Grèce, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie et de la Slovaquie. La France a retiré sa déclaration pour les appendices CUI et APTU et devrait retirer sa déclaration de non-application de l'appendice ATMF dans les prochains mois.

Ces retraits interviennent en raison de l'accord conclu entre l'Union européenne et l'OTIF concernant l'adhésion, le 23 juin 2011, de l'UE à la Convention internationale des transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (COTIF 1999).









Par ailleurs, dans un instrument soumis le 18 juin 2014, la Norvège, membre de l'AELE, a retiré sa déclaration concernant les appendices CUI, APTU et ATMF avec effet immédiat et déposé une déclaration aux termes de l'article 11 de l'Accord d'adhésion de l'UE à la COTIF (préséance de l'accord EEE sur la COTIF).

Pour un aperçu général du champ d'application de la COTIF et des réserves, prière de se référer à **la carte ci-dessous** et au **tableau récapitulatif à la page suivante**.



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

État au 1^{er} juillet 2014
Stand 1. Juli 2014
Situation on 1st July 2014

-  Tous les appendices de la COTIF (35)
Alle Anhänge des COTIF (35)
All COTIF appendices (35)
-  Sans ATMF (2)
Ohne ATMF (2)
Without ATMF (2)
-  Sans CUI/APTU/ATMF (3)
Ohne CUI/APTU/ATMF (3)
Without CUI/APTU/ATMF (3)
-  Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
-  Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
-  COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
-  Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhe der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
-  Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)

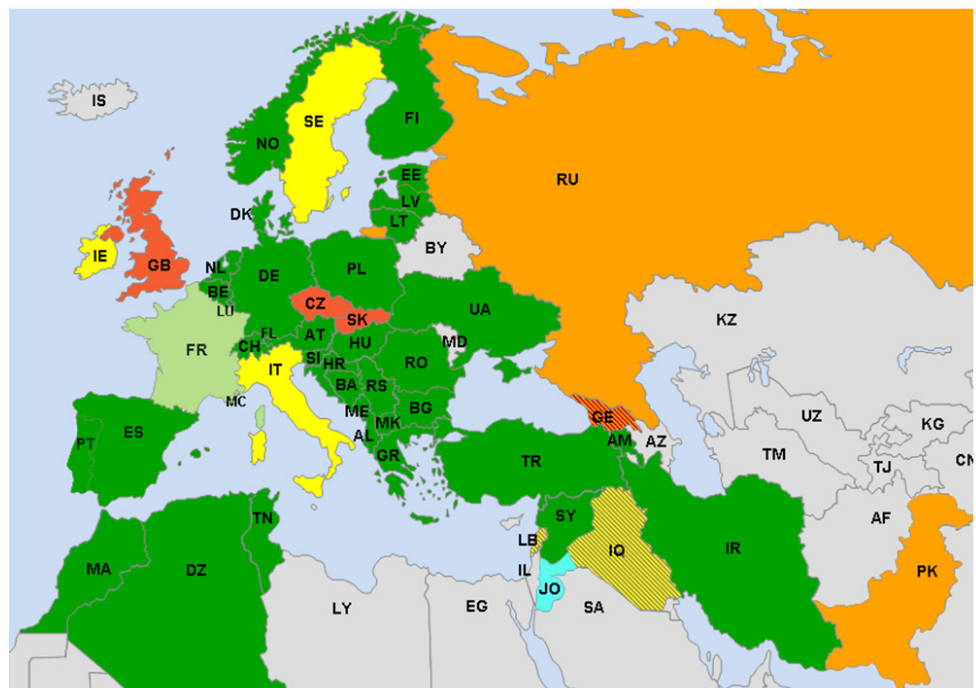


Tableau récapitulatif du champ d'application de la COTIF et ses appendices

	CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Convention non ratifiée	Commentaires
AL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
BE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 8 février 2012
BA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 17 décembre 2012
BG		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
HR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
EE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 9 août 2013
FI		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
FR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Les réserves contre les APTU ont été retirées avec effet au 3 février 2014, contre les CUI avec effet au 4 mars 2014 et contre les ATMF avec effet au 1 ^{er} juillet 2015.
GE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012 et contre les APTU/ATMF au 1 ^{er} janvier 2013
GR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 septembre 2011
HU		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 février 2012
IR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
IT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LV		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 26 avril 2013
LB		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
FL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 10 novembre 2011
LU		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 11 janvier 2012
MK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
NO		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 juin 2014
PK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
PL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
PT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RO		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} mars 2013
RU		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
RS		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
ES		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 avril 2014
SE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		

 État membre de l'OTIF et de l'UE

 État membre de l'OTIF uniquement





Les voitures passager échangeables

I. CONTEXTE ET INTRODUCTION

Étant donné que la PTU LOC&PAS primera sur les prescriptions techniques du RIC quand elle entrera en vigueur le 1.1.2015 (conformément aux APTU Art.11 § 2a), il importe que les voitures remplissant certaines conditions définies jouissent de la « libre circulation » comme c'est le cas pour les voitures RIC depuis des décennies (le RIC existe depuis 1922).

Dans le cadre de la COTIF, l'échange de véhicules dans les gares frontalières reste le seul type de transport international de passagers pour beaucoup des États parties non membres de l'UE. Pour cette raison, les interfaces intervéhicules sont très importantes pour l'OTIF.

À cette fin, deux objectifs doivent être atteints :

- Objectif d'admission unique : élaboration de règlements, comprenant toutes les exigences nécessaires pour une seule admission valable dans tous les États contractants conformément aux ATMF article 6 § 3.
- objectif de normalisation : une définition harmonisée des interfaces intervéhicules, permettant à des entreprises ferroviaire d'accoupler les voitures de différentes origines dans un train.

II. OBJECTIF D'ADMISSION UNIQUE

Avec l'adoption de la PTU LOC & PAS, qui est l'équivalent de la prochaine LOC & PAS STI, il y aura, à partir du 1.1.2015, un ensemble équivalent de règles applicables à tous les États parties de l'OTIF. Cela va créer la base pour l'application de l'ATMF article 3a §§ 1 et 2 et ATMF article 6 § 3, ce qui énonce les exigences pour l'admission à l'exploitation des véhicules qui s'appliquent dans tous les États parties.

En plus de la condition préalable d'équivalence entre la PTU et STI et la pleine application de la PTU / STI sans dérogations, certains critères supplémentaires doivent être remplis pour permettre l'admission unique, en particulier :

- le véhicule ne doit pas être soumis à des cas spécifiques qui affectent la compatibilité avec le réseau, et
- il devrait y avoir aucun points ouverts dans la PTU / STI qui sont liés à la compatibilité avec l'infrastructure.

Le groupe de travail ERALOC&PAS sur l'autorisation unique analyse la clôture des points ouverts et la compatibilité avec le réseau. Conformément à l'article 3 des arrangements administratifs entre l'OTIF, DG MOVE et l'ERA, l'OTIF est impliqué dans ce travail.

III. OBJECTIF DE NORMALISATION

Deux éléments semblent indispensables pour les voitures échangeables : la compatibilité rétrospective avec les voitures RIC et le respect de la STI.

La compatibilité rétrospective devrait assurer que quand une nouvelle voiture échangeable est intégrée dans un train avec des voitures RIC traditionnelles, le train devrait au moins fonctionner comme si toutes les voitures étaient des voitures RIC traditionnelles. Certaines fonctions STI qui sont nouvelles par rapport à l'accord RIC pourrait ne pas fonctionner au niveau du train, par exemple, le signal d'alarme et le l'interverrouillage des portes et de la traction.

La conformité aux STI signifierait que chaque solution technique devrait être compatible ou conforme aux exigences STI/ PTU et quand un train est composé de nouvelles voitures, toutes les fonctions STI doivent marcher.

Les STI / PTU ne définissent pas de manière exhaustive toutes les interfaces intervéhicules qui seraient nécessaires pour assurer la compatibilité entre les voitures. D'une part, il y a des raisons justifiées pour cela, par exemple, la législation devrait donner au secteur ferroviaire la liberté de convenir les solutions les plus adaptées à leurs besoins. D'autre part, une certaine harmonisation des solutions techniques serait nécessaire pour permettre l'échange de voitures en trafic international. Il reste à discuter si une telle harmonisation serait mieux inclus dans la législation (internationale) ou dans les normes (de l'industrie ferroviaire).

Dans tous les cas, un inventaire des exigences doit être préparé, et les entreprises ferroviaires sont dans la meilleure position pour identifier de telles exigences. À la suite de l'atelier ERA / OTIF tenue à Bonn le 6 Février 2014, la CER a reçu une lettre dans laquelle elle a été invitée à fournir des informations concernant les voitures de voyageurs à l'égard des exigences. La CER a répondu dans une lettre datée du 25.6.2014.



IV. WG TECH ET RISC

Le 10 Septembre 2014, le groupe de travail permanent WG TECH a discuté de la question et analysé la lettre de la CER. Le président a résumé la discussion en disant que le groupe de travail avait soigneusement examiné et discuté la proposition du Secrétariat et que la nécessité d'exigences techniques pour les voitures interchangeables a été clairement démontré :

- Pour le secteur ferroviaire, comme exprimé par la CER. Les représentants de plusieurs États ont reconnu que le secteur était dans la meilleure position pour analyser ses propres besoins ;
- Pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, l'échange de voitures était pour beaucoup le seul moyen d'organiser le transport international de passagers.

Il a été convenu que, en coordination avec l'UNIFE, la CER devrait continuer à développer les spécifications qui, à leur avis, doivent être incorporées dans les règlements.

Le Secrétariat de l'OTIF a été invité au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) le 6 Novembre pour présenter les développements sur ce sujet aux États membres de l'UE.

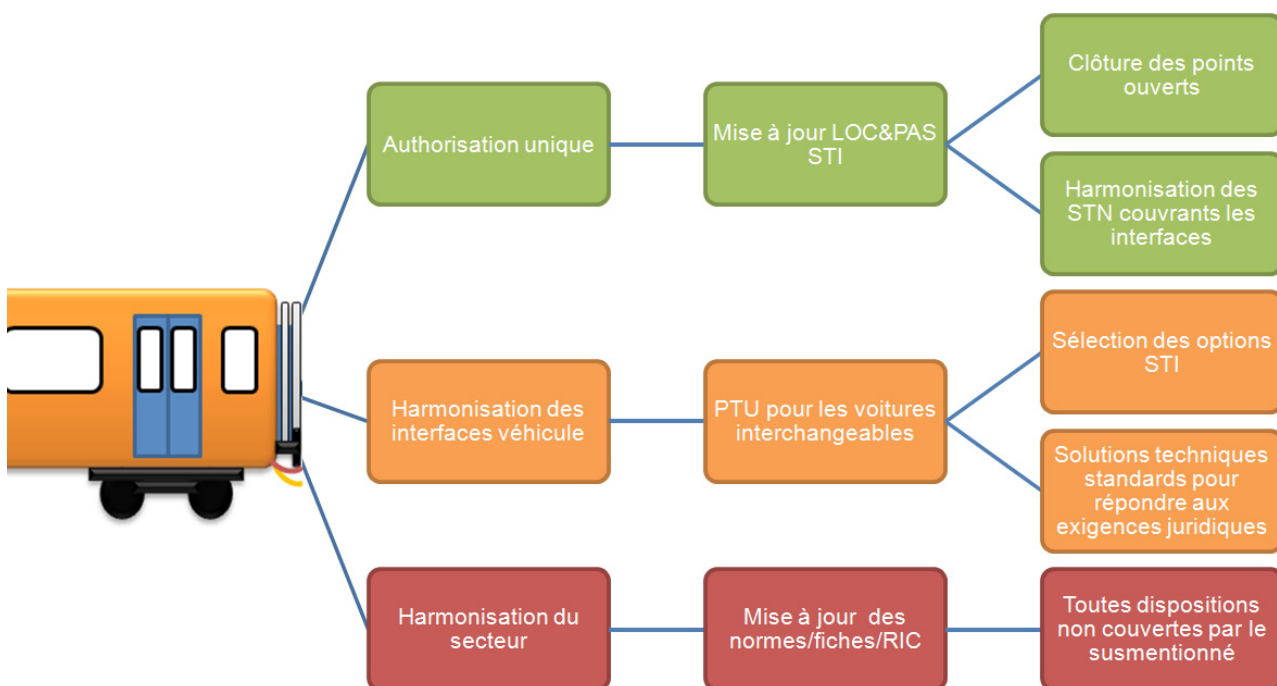
V. FEUILLE DE ROUTE

Le Secrétariat de l'OTIF a suggéré le développement de nouvelles spécifications (qui pourrait prendre la forme

d'une nouvelle UTP et / ou STI ou un appendice à la PTU et / ou STI), dont l'application serait volontaire. Toutefois, lorsqu'elles sont appliquées, la conformité doit être contrôlée par une entité d'évaluation ou un organisme notifié. Le principe serait comparable à celui de l'annexe C à la PTUC pour les wagons de fret. L'application des spécifications pour les voitures de passagers permettrait aux voitures d'être désignées par le demandeur comme échangeables (à préciser dans le dossier technique). Tous les autres types de véhicules, y compris les voitures non désignées comme échangeable, ne seraient pas soumis à l'application des nouvelles spécifications.

Comme mentionné au point 2, l'ERA travaille sur les spécifications qui permettraient l'admission unique de voitures de voyageurs. En parallèle, le secteur (par exemple menée par CER et / ou par l'UIC) devrait recueillir et définir un ensemble complet de spécifications requises en plus de la PTU / STI LOC & PAS. C'est seulement quand ces spécifications sont complètes que le WG TECH peut analyser ces solutions techniques et analyser les spécifications qui pourraient être incluses volontairement dans le cadre juridique, et qui pourraient mieux être conservés en tant que normes du secteur (en dehors du cadre juridique). La rédaction de nouvelles spécifications pour les voitures interchangeables seraient effectuées conformément aux processus normaux (c.à.d. la rédaction des STI coordonnée par l'ERA, la rédaction de la PTU coordonnée par WG TECH).

Bas Leermakers





45^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 23 juin - 2 juillet 2014)

Du 23 juin au 2 juillet 2014, a eu lieu la 45^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Jeff Hart (Royaume-Uni), à laquelle étaient représentés 22 États disposant du droit de vote, 5 États observateurs et 36 organisations non gouvernementales. Étant donné que toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU se répercutent sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses de tous les modes de transport, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y étaient elles aussi représentées.

Cette session était la troisième de la période biennale 2013/2014 et ses décisions seront reprises par l'OTIF dans l'édition 2017 du RID et par la CEE-ONU dans l'ADR et l'ADN 2017, dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

Classification

Munitions fumigènes contenant du tétrachlorure de titane

Avec l'insertion de nouvelles entrées n.s.a. pour les matières toxiques par inhalation et l'identification de telles matières dans la liste des marchandises dangereuses via la disposition spéciale 354, le numéro ONU 1838 Tétrachlorure de titane est passé de la classe 8 à la classe 6.1. Ces modifications n'ont toutefois pas eu d'effets sur le classement des munitions fumigènes avec ou sans charge de dispersion, charge d'expulsion ou charge propulsive des numéros ONU 0015, 0016 et 0303, bien que selon le glossaire pour les matières et objets de la classe 1, elles puissent contenir du tétrachlorure de titane comme matière fumigène. La toxicité de cette matière n'est atténuée que lorsqu'une réaction avec l'humidité de l'air peut avoir lieu. En cas d'endommagement pendant le transport, la matière peut être libérée à hauteur de 1 kg par grenade.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'insérer dans la disposition spéciale 204, qui s'applique à ces trois matières, la prescription selon laquelle une étiquette de risque de modèle 6.1 est obligatoire lorsque la matière fumigène est toxique par inhalation selon les critères de la classe 6.1.

Étant donné que la disposition spéciale 204 n'a pas été reprise dans le RID/ADR/ADN mais que son contenu a été intégré, pour une plus grande facilité d'utilisation, dans des lignes supplémentaires du tableau A du RID/ADR/ADN, cette modification devra vraisemblablement être actée dans le RID/ADR/ADN avec une nouvelle ligne dans le tableau A du chapitre 3.2.

Trousses de résine polyester

Actuellement, le numéro ONU 3269 est assigné aux troussees de résine polyester et la disposition spéciale 230 y afférente explique que ces troussees sont composées d'un produit de base liquide inflammable de la classe 3, groupe d'emballage II ou III. Selon les informations du secteur, il existe également des troussees de résine polyester dont le produit de base est une matière solide inflammable correspondant aux critères de la classe 4.1.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'insertion d'un numéro ONU supplémentaire pour les troussees de résine polyester dont le produit de base est une matière solide inflammable ainsi que plusieurs modifications en conséquence.

Hexafluorure d'uranium

En fonction de ses propriétés, l'hexafluorure d'uranium peut être classé différemment dans le RID/ADR/ADN :

- UN 2977 MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, FISSILES,
- UN 2978 MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, non fissiles ou fissiles exceptées,
- UN 3507 HEXAFLUORURE D'URANIUM, MATIÈRES RADIOACTIVES, moins de 0,1 kg par colis, non fissiles ou fissiles exceptées, EN COLIS EXCEPTÉ.

Ce dernier numéro ONU, nouvellement inséré dans l'édition 2015 du RID/ADR/ADN, est associé à la disposition spéciale 369. Celle-ci établit que cette matière de la classe 8 est liée à un risque subsidiaire de radioactivité. La fiche de données de sécurité pour l'hexafluorure d'uranium indique, en sus des risques de radioactivité et de corrosion, un risque de toxicité du groupe d'emballage I.

En application des principes fixés dans les dispositions spéciales 172 et 290, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'associer aux numéros ONU 2977 et 2978, en plus du risque principal de radioactivité et du risque subsidiaire de corrosion, le risque subsidiaire de toxicité. Pour le numéro ONU 3507, le risque de toxicité a été défini comme nouveau risque principal et l'effet corrosif passe de risque principal à risque subsidiaire.



Emballages

Récipients à pression de secours

Dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN de nouvelles prescriptions pour les récipients à pression de secours ont été introduites. La contenance des récipients à pression de secours a alors été limitée à 1 000 litres. Il s'agissait d'un compromis qui tenait compte des préoccupations exprimées au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU contre l'inclusion de telles dispositions.

Puisque cela signifiait cependant que les fûts à pression et tubes endommagés d'une contenance allant jusqu'à 1 000 litres ne pouvaient être placés dans des récipients à pression de secours, le Sous-comité a de nouveau cherché à cette session à augmenter la contenance maximale autorisée des récipients à pression de secours, après que des données d'expérience purent être récoltées sur l'utilisation de ces récipients.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a certes décidé de faire passer à 3 000 litres la contenance des récipients à pression de secours, mais de continuer à limiter à 1 000 litres la somme des différentes contenances des récipients à pression endommagés placés dans un récipient à pression de secours.

Instructions d'emballage des gaz et produits chimiques sous pression

Les instructions d'emballage P 200 (gaz) et P 206 (produits chimiques sous pression) n'indiquent pas comment calculer le taux de remplissage et la pression d'épreuve lorsque la phase liquide est recouverte d'un gaz comprimé. Dans ce cas, les deux éléments, à savoir la phase liquide et le gaz comprimé, doivent entrer dans le calcul de la pression intérieure du récipient à gaz. Les éléments suivants doivent alors entrer en considération :

- l'expansion volumétrique de la phase liquide,
- la pression de vapeur à 65 °C,
- la pression du gaz comprimé à 65 °C dans le volume réduit,
- la solubilité du gaz comprimé dans le liquide.

Étant donné qu'il n'existe pas de normes appropriées auxquelles se référer, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de compléter en conséquence les instructions d'emballage P 200 et P 206.

Normes ISO pour le remplissage

Sur proposition de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), des références aux normes ISO portant sur le contrôle au moment du remplissage sont insérées dans l'instruction d'emballage P 200. L'exigence fondamentale apparaissant déjà dans le RID/ADR au chiffre 7, lettre a), de l'instruction P 200, selon laquelle le remplissage doit être effectué par du personnel qualifié au moyen des équipements et de procédures appropriés, est

désormais reprise dans le Règlement type de l'ONU.

Grands emballages pour aérosols

Actuellement, le numéro ONU 1950 Aérosols est assorti des instructions d'emballage P 207 et LP 02. Les dispositions spéciales d'emballage (PP 87 et L 2), selon lesquelles les emballages doivent être pourvus de moyens leur permettant de retenir tout liquide libéré susceptible de s'échapper pendant le transport, par exemple un matériau absorbant, s'appliquent au transport des générateurs d'aérosol mis au rebut. À la différence des emballages normaux, les grands emballages doivent également inclure un emballage intérieur qui ne doit pas fuir dans les conditions d'essai. Le Royaume-Uni estime qu'il n'est pas nécessaire que les instructions concernant les grands emballages pour les générateurs d'aérosol mis au rebut prescrivent à la fois un emballage intérieur et un moyen distinct de retenir tout liquide libéré.

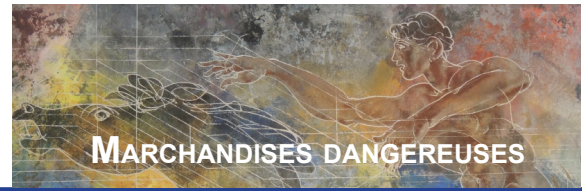
Le Royaume-Uni a également constaté que selon l'instruction d'emballage P 207, les emballages doivent satisfaire au niveau d'épreuve du groupe d'emballage II, tandis que la disposition spéciale L 2 ne prescrit que le niveau d'épreuve du groupe d'emballage III pour les grands emballages pour générateurs d'aérosol mis au rebut. Cela signifie qu'un essai de chute d'une hauteur de 0,8 m suffit pour une caisse de 451 litres alors qu'un essai de chute d'une hauteur de 1,2 m est exigé pour une caisse de 449 litres.

Pour les aérosols, le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu d'insérer une instruction d'emballage distincte pour les grands emballages comme dans P 207, renonçant d'une part à l'utilisation d'un emballage intérieur et prescrivant d'autre part le niveau d'épreuve du groupe d'emballage II. À la demande de la Fédération européenne des aérosols (FEA), une mesure transitoire est également incluse, qui autorise l'utilisation jusqu'à la fin 2022 des grands emballages ne satisfaisant qu'au niveau d'épreuve du groupe d'emballage III.

Numéro ONU 2813 Solide hydroréactif, n.s.a.

La disposition spéciale PP 83 applicable au numéro ONU 2813 (Solide hydroréactif, n.s.a.) avait initialement été insérée dans les instructions d'emballages P 403 et P 410 afin d'autoriser le transport de cette matière en petite quantité dans des emballages intérieurs sans bouchon fileté. La raison en était son utilisation pour réchauffer les repas préparés des soldats, campeurs et randonneurs.

Puisqu'à la suite de modifications ultérieures, les instructions d'emballages P 403 et P 410 prescrivent désormais une fermeture hermétique des emballages internes, qui ne doivent pas forcément être munis d'un bouchon fileté, et autorisent par ailleurs les emballages intérieurs en plastique de masse supérieure à celle prescrite dans la disposition spéciale PP 83, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de biffer cette disposition spéciale.



Numéro ONU 1873 Acide perchlorique

La disposition spéciale PP 28 prescrit pour le numéro ONU 1873 (Acide perchlorique contenant plus de 50 % (masse) mais au maximum 72 % (masse) d'acide) l'utilisation de récipients et d'emballages intérieurs en verre. L'acide perchlorique est entre autres utilisé en géochimie et dans l'industrie des semi-conducteurs pour l'analyse élémentaire. Cette application nécessite une matière d'une grande pureté, laquelle, selon les données d'une organisation non gouvernementale, ne peut être garantie avec des emballages en verre ou en métal. En revanche, les fluoropolymères constitueraient une alternative pour des emballages stables et résistants aux produits chimiques et n'ont pas la fragilité du verre.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une modification de la disposition spéciale d'emballage PP 28 autorisant dorénavant l'utilisation de plastiques pour les parties de l'emballage en contact direct avec l'acide perchlorique.

Monométhylidiphénylméthane halogénés

Il fut décidé à la 44^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU (voir Bulletin 1/2014) d'étendre les dénominations officielles des numéros ONU 3151 et 3152 aux monométhylidiphénylméthane halogénés, car ceux-ci ont des propriétés chimiques et écotoxicologiques semblables à celles des diphenyles polychlorés (PCB) et des terphényles polychlorés (PCT).

Il ne restait à la 45^e session qu'à procéder à une modification consécutive dans l'instruction d'emballage P 906 applicable à cette matière.

Épreuve de pression hydraulique des récipients à pression

Au 6.2.1.5.1 g), une épreuve de pression hydraulique est prévue pour les récipients à pression dans le cadre du contrôle initial, ceux-ci devant « supporter la pression d'épreuve sans subir de dilatation supérieure à celle autorisée par les prescriptions en matière de conception ».

Les représentants de l'industrie du gaz signalent que les « prescriptions en matière de conception » ne sont pas définies de manière précise. De même, « dilatation supérieure à celle autorisée » pourrait donner l'impression qu'il est nécessaire de mesurer la dilatation. Tel n'était cependant pas le but recherché, lequel était plutôt que les procédures différentes utilisées en Europe et en Amérique du Nord puissent toutes deux être appliquées. Tandis qu'en Europe, l'essai de pression hydraulique consiste habituellement à maintenir le récipient à la pression d'épreuve tout en effectuant un examen visuel afin de déceler des fuites, des déformations ou des fissures, il est en revanche d'usage en Amérique du Nord de contrôler l'expansion volumétrique en immergeant le récipient à pression dans l'eau et en mesurant la quantité d'eau déplacée.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de modifier le 6.2.1.5.1 g) et de renvoyer aux critères d'acceptation énoncés dans les normes techniques ou le code technique de conception et de construction.

Marquage du récipient intérieur des GRV composites

Le 6.5.2.2.4 prescrit que le récipient intérieur des GRV composites doit porter des marques de base spécifiques, dont font partie le code désignant le type de GRV, les groupes d'emballage pour lesquels le modèle type a été agréé, le nom ou le sigle du fabricant et la date de fabrication. La date de fabrication du récipient intérieur peut toutefois différer de la date de fabrication, de réparation ou de reconstruction du grand récipient pour vrac complet, ce que souligne désormais un nouveau nota.

Taille des marques

Le RID/ADR/ADN comporte au 5.2.1.1 (numéro ONU) et 6.1.3.1 (code de l'emballage) des dispositions concernant la taille des caractères des marques à apposer sur les colis. Celles-ci prévoient trois possibilités en fonction de la taille du colis : la hauteur normale des caractères est de 12 mm mais elle peut être réduite à 6 mm pour les colis de 30 litres ou 30 kg ou moins ou adaptée de manière adéquate pour les colis de 5 litres ou 5 kg ou moins.

Jusqu'à présent, les dispositions spéciales prescrivant un marquage spécial des colis n'indiquent pas de taille minimale pour les marques.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'insérer avant les dispositions spéciales au 3.3.1 une prescription générale exigeant une hauteur minimale des caractères de 12 mm. Incidemment, il a également été constaté que l'indication écrite prescrite dans l'instruction d'emballage P 137 concernant l'orientation du colis pouvait être remplacée par un renvoi aux flèches d'orientation du 5.2.1.9.1.

Conditions de transport

Transport en vrac de numéro ONU 3170 Sous-produits de la fabrication de l'aluminium ou sous-produits de la refusion de l'aluminium

Sur proposition de la Norvège et de l'Espagne, une incohérence dans les dispositions a pu être éliminée : le code BK 1 (transport dans des conteneurs pour vrac bâchés autorisé) était assigné au numéro ONU 3170 Sous-produits de la fabrication de l'aluminium ou Sous-produits de la refusion de l'aluminium dans le registre des marchandises dangereuses, alors que le 4.3.2.2 du Règlement type de l'ONU (7.3.2.4 du RID/ADR) n'autorise pour les matières de la classe 4.3 que le transport en conteneurs pour vrac fermés et étanches à l'eau (BK 2). Puisque par le passé, des véhicules bâchés ont également été utilisés en transport terrestre sans que se soient produits d'événements



dangereux, l'utilisation de conteneurs pour vrac bâchés en transport terrestre reste autorisée grâce à une mention dans la disposition spéciale 244.

Afin d'améliorer la sécurité du transport de ces matières, il est ajouté à la disposition spéciale 244 qu'elles doivent être refroidies à température ambiante avant le chargement, à moins qu'elles n'aient été calcinées de manière à enlever l'humidité. De plus, une bonne ventilation et une protection contre toute entrée d'eau doivent être assurées durant tout le trajet. Ces mesures visent à empêcher que les gaz dégagés au contact de l'eau, comme le méthane ou l'hydrogène, ne forment une atmosphère inflammable.

Des prescriptions similaires ont déjà été introduites dans l'édition 2015 du RID/ADR/ADN (disposition spéciale CW 37 au 7.5.11). En revanche, le marquage, prévu dans le RID/ADR/ADN, indiquant d'ouvrir avec précaution les véhicules et conteneurs fermés, n'a pas été approuvé par le Sous-comité d'experts de l'ONU, qui a considéré que de telles prescriptions devraient être établies séparément pour chaque mode de transport.

Prototypes de batteries au lithium

La disposition spéciale 310 associée aux numéros ONU 3090 et 3480 stipule que les prescriptions du Manuel d'épreuves et de critères ne s'appliquent pas aux séries limitées de moins de 100 piles et batteries ou aux prototypes lorsque ces prototypes sont transportés pour être éprouvés.

Puisque cette disposition n'est pas associée aux numéros ONU 3091 et 3481, cette exception ne s'applique pas aux batteries au lithium contenues dans des équipements. Cela pose problème pour des appareils très spécialisés, produits en quelques exemplaires seulement et dans lesquels sont utilisées des batteries au lithium spécialement développées (p. ex. les robots fabriqués à l'unité) puisqu'il n'est pas toujours possible d'enlever la batterie pour le transport.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de remanier la disposition spéciale 310 pour tenir compte des piles et batteries au lithium contenues dans des équipements. Il a de plus autorisé le transport des grands équipements sans emballage aux conditions fixées par l'autorité compétente.

Le cas échéant, le Sous-comité d'experts de l'ONU reviendra sur cette décision afin de discuter de la possibilité de transférer le contenu de la disposition spéciale dans une instruction d'emballage et de la nécessité d'une mention particulière dans le document de transport.

Futurs travaux

Pétrole brut

En Amérique du Nord, de plus en plus de pétrole brut est tiré des sables bitumineux et de l'huile de schiste par fracturation hydraulique. Ces gisements n'étant pas raccordés aux oléoducs, le transport de surface de pétrole est aujourd'hui en augmentation.

En conséquence de la catastrophe ferroviaire du lac Mégantic au Québec en juillet 2013 et d'une série d'autres accidents graves, le Canada et les États-Unis d'Amérique ont soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU un document de consultation commun soulevant la question de savoir si les entrées existantes pour le numéro ONU 1267 Pétrole brut sont suffisantes au regard des nombreuses variations de composition, en particulier pour la part des gaz inflammables, ou si la pression de vapeur devrait également être prise en considération aux côtés du point d'éclair et du point d'ébullition.

En raison de sa complexité, il a été décidé pour le moment d'inscrire cette question au programme de travail du Sous-comité d'experts de l'ONU pour 2015 et 2016.

Isolation des colis contenant de la neige carbonique

Le représentant des États-Unis d'Amérique informe le Sous-comité d'experts de l'ONU que des travaux de recherche ont été menés dans son pays en vue d'élaborer un outil de décision destiné à aider les exploitants d'aéronefs à déterminer la quantité maximale de neige carbonique pouvant être transportée en toute sécurité en tant que cargaison. La vitesse de sublimation (passage de l'état solide directement à l'état gazeux) de la neige carbonique est influencée par l'exposition à une source de chaleur extérieure, par la convection de l'air et par la superficie du colis. Limiter la quantité de CO₂ émise réduit le risque d'asphyxie et permet donc le transport d'un plus grand nombre de colis dans un avion. La formation de dioxyde de carbone gazeux peut donc notamment être réduite grâce à l'isolation des colis.

Ces résultats pouvant présenter un grand intérêt pour les autres modes de transport, le Sous-comité d'experts de l'ONU traitera plus avant de cette question lors de la prochaine période biennale (2015/2016).

Prochaine réunion

La 46^e session aura lieu du 1^{er} au 9 décembre 2014 à Genève.

Jochen Conrad



Atelier sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses

(Tunis, 23 -25 septembre 2014)

Dans le cadre du projet EuroMed pour les transports financé par l'Union européenne, un atelier sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses a eu lieu à Tunis du 23 au 25 septembre 2014, auquel l'OTIF était représentée et a présenté le RID et son intégration dans la COTIF.



Ce projet EuroMed englobe les transports routier, ferroviaire et urbain et concerne le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, la Palestine, Israël, la Jordanie et le Liban. Son principal objectif est de réformer et d'adapter les prescriptions-cadres, de faciliter le trafic transfrontalier et de promouvoir l'interopérabilité et la sécurité des modes de transport terrestres.

Dans le cadre de l'atelier, Monsieur Ali Fraj, directeur général du ministère tunisien des transports, a présenté le réseau ferré tunisien qui s'étend sur 2 000 km. 450 km de lignes au nord du pays sont construits en voie normale, le reste en voie métrique (centre et sud du pays). Il s'agit principalement de lignes à voie unique, qui présentent en partie de faibles rayons en courbe et autorisent des charges à l'essieu relativement peu élevées (16 tonnes sur le réseau en voie métrique).

La Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT) transporte chaque année 6 millions de voyageurs pour le service de grandes lignes, 40 millions de voyageurs pour les services urbains et 11 millions de tonnes de marchandises. 326 trains circulent par jour, avec entre autres 130 locomotives de ligne, 262 voitures de voyageurs et 3846 wagons de marchandises.

Ces dernières années, des investissements ont été réalisés en particulier pour équiper d'une deuxième voie les lignes très fréquentées, augmenter les charges à l'essieu et moderniser les installations de signalisation et de communication. Ces investissements ont permis

d'augmenter la vitesse maximale pour les trains de voyageurs sur le réseau métrique à 130 km/h.

Une augmentation des transports de phosphate de 8 à 9,5 millions de tonnes par an est prévue dans les années à venir. Pour ces transports, la SNCFT devra se procurer 20 nouvelles locomotives et 200 wagons. Parallèlement, les voies devront être rénovées et renforcées dans la région de Gafsa où est extrait le phosphate.

Une ligne à grande vitesse est également prévue et reliera les capitales du Maghreb (Casablanca, Alger, Tunis et Tripoli). 840 km de cette ligne se trouveront sur le territoire tunisien. Cette ligne à voie normale permettra d'atteindre des vitesses maximales de 250 km/h en trafic de voyageurs et 120 km/h en trafic de marchandises.



Jochen Conrad



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

La deuxième réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2014/2015 s'est tenue à Genève du 15 au 19 septembre 2014. 22 États, la Commission européenne, la Commission de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et 13 organisations non gouvernementales étaient représentés à cette réunion.

Citernes

Un groupe de travail sur les citernes a de nouveau été mis en place pour traiter des questions relatives aux citernes. Ce groupe s'est réuni parallèlement à la plénière et a été présidé par M. Arne Bale (Royaume-Uni).

Normes dans le 6.8.2.6.1

Le tableau sous le 6.8.2.6.1 contient actuellement les sous-rubriques suivantes :

- «Pour toutes les citernes,
- Pour les citernes ayant une pression maximale de service ne dépassant pas 50 kPa ...,
- Pour les citernes pour gaz de la classe 2 et
- Pour les citernes destinées au transport de produits pétroliers liquides et autres matières dangereuses ... ».

La question se pose de savoir si ces sous-rubriques font partie de la réglementation et si, au cas où il y a des conflits entre le RID/ADR et les normes, ils prennent conformément au 1.1.5. Dans certains cas, ces sous-rubriques peuvent être en conflit avec le champ d'application d'une norme. Par exemple, le champ d'application de la norme EN 14432:2006, qui est répertorié dans le tableau sous le 6.8.2.6.1, précise que la norme est destinée à la conception et la construction des citernes mobiles avec une pression de service minimale de pas moins de 50 kPa. Cependant, la liste dans la sous-rubrique "Pour toutes les citernes" pourrait être mal interprétée comme signifiant que cette norme doit également être appliquée aux citernes avec une pression de service qui ne dépasse pas 50 kPa.

En ligne avec la nouvelle disposition figurant dans l'édition 2015 du RID/ADR, selon laquelle le champ d'application de chaque norme est défini par la clause du champ d'application de la norme, il a été décidé de supprimer les sous-rubriques. Au lieu de cela, comme au 6.2.4.1 de l'édition 2015 du RID/ADR, qui énumère les normes applicables aux récipients à pression, deux sous-rubriques ont été incluses de sorte qu'une distinction peut être établie entre les normes applicables à la conception et la construction des citernes d'une part, et les normes applicables à leur équipement d'autre part.

Disposition spéciale 658

La disposition spéciale 658 est entrée en vigueur avec le RID/ADR 2013. Pour les briquets et les recharges de briquets du No ONU 1057, elle prévoit le transport dans des conditions simplifiées, pour autant que certaines quantités ne soient pas dépassées. Ainsi la masse brute totale de ces colis transportés dans un wagon/véhicule ne peut pas dépasser 100 kg.

Cette disposition spéciale a remplacé les accords particuliers multilatéraux RID 5/2010 et ADR M213, qui ont permis l'établissement de conditions simplifiées similaires.

Comme les grands conteneurs sont également utilisés pour ces envois, la disposition spéciale 658 a été étendue pour couvrir les grands conteneurs sur la base d'une proposition de l'Autriche.

5.5.3

La dernière réunion commune a de nouveau été confrontée à la question de la neige carbonique. On a fait référence à un accident mortel qui avait eu lieu lors du transport de neige carbonique dans un véhicule privé. Dans ce cadre, plusieurs délégations ont souligné l'importance de séparer la cabine du conducteur du compartiment de charge (voir Bulletin 2/2014). Lors de la dernière réunion commune, il n'y avait pas eu assez de temps pour traiter pleinement de la proposition conjointe présentée par l'Autriche et l'Espagne.

Dans un nouveau document, il a été souligné que le marquage externe sur les véhicules (voir 5.5.3.6.1) dont la cabine n'est pas séparée du compartiment de charge est presque inutile, car le conducteur est déjà dans le véhicule et est donc exposé au risque. Il a donc été proposé d'inclure des dispositions différentes dans le 5.5.3.3.3 pour les véhicules bien ventilés et pour les véhicules où la ventilation n'est pas possible en raison de leur type de construction.

Il n'y aurait donc plus besoin d'un marquage quand les colis contenant un agent de réfrigération ou de conditionnement sont transportés dans un véhicule bien ventilé. Une note devrait spécifier plus précisément que l'expression « bien ventilé » signifie qu'il y a une atmosphère où la concentration du dioxyde de carbone est inférieure à 0,5 % en volume et la concentration en oxygène est supérieure à 19,5 % en volume. Cette définition a été dérivée de la législation sur la sécurité au travail.

D'autre part, le marquage devrait être prescrit dans les cas où la ventilation n'est pas possible (le compartiment de charge est isolé, réfrigéré ou mécaniquement réfrigéré) ou pas nécessaire (échange de gaz entre le compartiment de charge et la cabine du conducteur est empêché).



Dans leur proposition, les représentants de l'Autriche et l'Espagne ont également souligné une contradiction selon laquelle le transport de neige carbonique du No ONU 1845 est exempté des dispositions, alors que si la neige carbonique est ajoutée aux fins de réfrigération ou de conditionnement, la disposition du 5.5.3 doit au moins être appliquée. En outre, pour les autres substances mentionnées par nom dans le 5.5.3 qui peuvent présenter un risque d'asphyxie (azote liquide réfrigéré (No ONU 1977) ou de l'argon liquide réfrigéré (No ONU 1951)), toutes les dispositions du RID/ADR s'appliquent quand elles sont transportées comme un envoi.

Après une discussion intensive, la réunion commune a adopté l'amendement des dispositions du 5.5.3 et pour le transport du dioxyde de carbone solide du No ONU 1845 (neige carbonique), elle a décidé d'exiger au moins que les dispositions du 5.5.3 doivent être respectées.

Questions en suspens

La plupart des propositions soumises à la présente session ne pourraient être traitées de façon concluante et seront de nouveau sur l'ordre du jour de la prochaine réunion commune. Entre autres, il s'agit des points suivants :

- Remplacement du terme « carburant » dans les dispositions d'exemption du 1.1.3.3 afin de couvrir également d'autres combustibles liquides qui sont utilisés pour faire fonctionner des appareils qui ne sont pas des moteurs à combustion interne, tels que les appareils de chauffage, par exemple ;
 - Les processus électroniques dans l'examen des conseillers à la sécurité, les conducteurs de véhicules ADR et les experts de l'ADN ;
 - Transport des animaux vivants génétiquement modifiés;
 - Transport d'équipements électriques et électroniques au rebut contenant des marchandises dangereuses, par exemple des batteries au lithium. En ce qui concerne cette question, un inventaire devrait d'abord être fait des études et des projets réalisées dans les États membres de l'UE dans le cadre de la directive européenne 2012/19/UE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques ;
 - Des épreuves par échantillonnage des bouteilles pour gaz de pétrole liquéfié surmoulés au lieu d'épreuves individuelles, et l'éventuelle extension de ces épreuves alternatives à d'autres types de conception de bouteille;
 - Les récipients à pression pour les fusils de paintball ;
 - Protection des ouvertures des citernes haute décharge contre la poussière et d'autres contaminants ;
 - Marquage à couleurs différentes pour les fermetures du tube plongeur et la soupape de ventilation;
- Stockage du dossier de citerne sous forme électronique;
 - Prescriptions pour les récipients et conteneurs spéciaux fixes pour le transport de l'énergie calorifique sans chargement ni déchargement du milieu de stockage de la chaleur.

Les questions suivantes devront être traitées d'abord par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et seront réexaminées dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 19^e édition révisée des Recommandations de l'ONU.

- Visibilité des marques d'agrément des emballages dans un suremballage ;
- Les batteries au lithium contenues dans les véhicules et appareils des numéros ONU 3166 et 3171 ;
- Augmenter la limite de 100 Wh pour les exigences d'emballage et d'étiquetage de petites batteries au lithium-ion exemptés en vertu de la disposition spéciale 188 du RID/ADR ;
- Permettre l'épreuve avec mesure de l'expansion volumétrique comme une alternative à l'épreuve de pression hydraulique pour les récipients à pression ;
- Contrôle périodique et épreuve de pression hydraulique des bouteilles individuelles d'un CGEM avec ou sans démonter les bouteilles.

Prochaine session

La prochaine réunion commune aura lieu du 23 au 27 mars 2015 et poursuivra les discussions sur les amendements 2017 du RID/ADR/ADN.

Jochen Conrad



Transport multimodal fer-mer

Avantages du droit uniforme

L'article premier, § 3, des CIV et l'article premier, § 4, des CIM offrent la possibilité d'appliquer les Règles uniformes CIV/CIM non seulement aux transports ferroviaires, mais aussi aux transports maritimes et par voie de navigation intérieure. Cette disposition parallèle des appendices A (CIV) et B (CIM) à la COTIF pour le transport de voyageurs et de marchandises présente un avantage majeur : elle permet aux clients des chemins de fer de ne conclure qu'un seul contrat sur la base d'un document de transport unique pour le transport multimodal fer-mer. À défaut, lorsqu'un itinéraire comporte un parcours maritime, le régime juridique s'appliquant au transport change deux fois, du régime des transports ferroviaires au régime des transports maritimes (Règles de la Haye / Règles de la Haye-Visby) puis de nouveau au régime ferroviaire. Le transport multimodal fer-mer régi par les CIM est entre autres utilisé en mer Baltique, mer du Nord, mer Méditerranée et mer Noire.

CG trafic fer-mer du CIT

Ce sujet est un sujet d'actualité, en particulier en transport de marchandises. Cette possibilité pousse de nouveaux États membres à devenir partie à la COTIF. Au sein du Comité international des transports ferroviaires (CIT), association professionnelle des transporteurs, l'intérêt croissant porté au transport fer-mer a été mis en évidence lorsque plusieurs sessions du groupe d'experts sur la multimodalité nouvellement créé ont été consacrées à l'élaboration de « Conditions générales relatives au contrat de transport international de marchandises fer-mer » (CG trafic fer-mer), sachant que ce sujet est désormais suivi par une nouvelle commission « Multimodalité » du CIT.

Le service juridique et le service des marchandises dangereuses de l'OTIF ont participé à l'élaboration des CG trafic fer-mer. Il ne s'agit certes que d'un document interne du CIT mis à disposition des entreprises membres, mais il facilite cependant la bonne application de la COTIF et de ses appendices B et C (RID). Le présent article donne le point de vue de l'OTIF sur les points essentiels de cette question, limitée par ailleurs au transport de marchandises fer-mer.

Fondement juridique et procédure de soumission des transports maritimes aux RU CIM

L'article 24 de la COTIF constitue le fondement institutionnel de ce cas particulier d'application étendue du régime juridique mis en place pour les transports ferroviaires. Pour les transports maritimes (ou par voie de navigation intérieure) complémentaires, le Secrétaire général tient une

« liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM », qui identifie clairement à quels transports multimodaux s'appliquent les RU CIM.

Afin d'éviter tout conflit avec le droit maritime, les conditions d'application des RU CIM aux transports maritimes sont précisément fixées à l'article premier des CIM :

1. transport sur une ligne enregistrée,
2. contrat de transport unique,
3. complément d'un transport ferroviaire.

À l'issue d'une procédure établie à l'article 24 de la COTIF et si toutes les conditions fixées à l'article 24 de la COTIF et à l'article premier, § 1 et 4, des CIM sont remplies, les transports en trafic fer-mer sont régis par les CIM.

Les lignes maritimes reliant deux États membres de la COTIF ne peuvent être enregistrées qu'avec l'accord des deux États. En d'autres termes, les deux États doivent vouloir soumettre les transports ferroviaires incluant un trajet par bateau aux règles CIM. L'accord des deux États est une condition sine qua non pour l'inscription de toute ligne de ferry ou autre ligne maritime. L'article 24 de la COTIF ne prescrit pas sous quelle forme l'État intéressé par une inscription doit faire preuve de l'approbation du second État. Dans la pratique, un renvoi à un accord conclu avec cet autre État est suffisant pour le dépositaire.

En revanche, l'armateur peut tout à fait être sis dans un État tiers. Un État membre peut faire enregistrer une ligne maritime exploitée par une entreprise sise dans un autre État membre.

La procédure est la suivante :

- communication d'un état intéressé par une inscription sur la liste des lignes, en accord avec un autre État concerné ;
- communication du Secrétaire général à propos de cette inscription à tous les États membres ;
- écoulement d'un délai d'un mois après la communication du Secrétaire général.

La coopération d'entreprises ferroviaires et maritimes d'un point de vue juridique

Il résulte nécessairement de ce qui précède que certaines dispositions doivent être prises avant d'entamer la procédure d'inscription, qui s'appuiera dans la plupart des cas sur un accord de coopération entre les entreprises ferroviaires et maritimes intéressées.



Se pose alors la question de la forme que prendra cette coopération. En pratique, deux modèles sont répandus :

1. L'entreprise ferroviaire et l'entreprise maritime peuvent effectuer le transport multimodal en tant que transporteurs subséquents conformément à l'article 26 des CIM. L'entreprise maritime qui consent à un transport consécutif se soumet alors délibérément au régime juridique pour le fret ferroviaire, comme membre d'une chaîne de transporteurs de même droits.
2. Le rôle de l'entreprise ferroviaire est central : elle répond non seulement du transport ferroviaire, mais aussi du transport maritime complémentaire. L'entreprise maritime devient dans ce cas préposé de l'entreprise de transport ferroviaire et l'article 40 des CIM s'applique. Alors que, selon les CIM, l'entreprise ferroviaire est responsable devant le client, l'entreprise maritime évite, selon ce modèle, d'être directement confrontée au régime juridique pour le fret ferroviaire.

La loi exclut clairement un modèle : le transporteur maritime ne peut être transporteur substitué puisque l'exécution du transport sur le réseau ferré fait partie intégrante de la définition de « transporteur substitué » (art. 3, lettre b), CIM). Même pour les transports par ferry, ce modèle de coopération n'est pas envisageable puisque le transport effectif des marchandises (à l'exception du chargement et du déchargement du ferry) n'a pas lieu sur les rails.

Les entreprises ferroviaires et maritimes soupèsent en pratique les avantages et inconvénients de l'un et l'autre des modèles envisageables. Il est incontestable que le caractère multimodal du transport apparaît plus clairement, pour le client également, lorsque l'entreprise maritime est intégrée à la chaîne des transporteurs subséquents. Comme membre de cette chaîne, l'entreprise maritime peut jouer un rôle plus actif auprès du client, en particulier en cas d'accord client à la base de futurs contrats de transport. Il est ainsi possible de mieux prendre en compte les particularités du parcours maritime, et donc la nature multimodale du transport. Théoriquement, ce modèle pourrait présenter davantage de risques pour le transporteur maritime, mais celui-ci est rarement le premier ou le dernier transporteur de la chaîne ; or, c'est contre eux que les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées selon l'article 45 des CIM. Les risques s'en trouvent donc relativisés.

Le modèle de l'entreprise maritime comme préposé peut quant à lui être intéressant pour les transporteurs ferroviaires désirant proposer un service de transport global. Pour l'entreprise maritime, ce modèle présente l'avantage qu'elle ne répond que de la partie du transport dont elle se charge et uniquement devant l'entreprise ferroviaire.

Régime de responsabilité particulier

Par rapport au droit maritime, le droit ferroviaire est plus strict en ce qui concerne la responsabilité car il ne prévoit qu'une responsabilité objective et peu de causes d'exonération. Pour que cette caractéristique ne constitue pas un obstacle dissuasif pour les entreprises maritimes, il existe la possibilité d'ajouter une mention concernant un régime de responsabilité particulier au moment de l'inscription d'une ligne. Cette mention élargit les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur. En plus des causes d'exonération prévues dans les CIM pour les transports purement ferroviaires, plusieurs causes tirées du droit maritime entrent alors en ligne de compte (mais plus la « faute nautique », comme c'était le cas avec les CIM/COTIF 1980 et les Règles de la Haye-Visby). Les deux États dont les territoires sont reliés par une ligne doivent convenir non seulement de son inscription, mais aussi du régime de responsabilité particulier selon l'article 38 des CIM.

En examinant la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM, on constate qu'il est assez souvent fait usage de cette possibilité de régime particulier au sens de l'article 38 des CIM. À chaque nouvelle inscription, les parties intéressées doivent toutefois être conscientes que cela n'a rien d'automatique : s'il est réclamé, le régime de responsabilité particulier au sens de l'article 38 des CIM doit faire l'objet d'un accord des deux États membres concernés et être notifié au Secrétaire général.

Autorisation des marchandises dangereuses en trafic fer-mer

En cas de transport de marchandises dangereuses en transport multimodal fer-mer, les prescriptions du Code IMDG (Code maritime international des marchandises dangereuses) s'appliquent. Bien que les prescriptions pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses soient largement harmonisées avec les prescriptions en transport maritime, plusieurs particularités doivent alors être observées.

Les marchandises dangereuses ne sont admises en transport fer-mer que si elles satisfont aux prescriptions à la fois du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C à la COTIF) et du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG). Les marchandises dangereuses qui ne sont pas admises au transport par navire de mer sont exclues du transport. En cas de transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime, le 1.1.4.2.1 du RID autorise les dérogations suivantes pour le parcours ferroviaire :



- les colis portant les marques et étiquettes prescrites par le Code IMDG ne doivent pas porter celles prévues par le RID ;
- les dispositions du Code IMDG peuvent s'appliquer pour l'emballage en commun dans un colis ;
- les conteneurs, les citernes mobiles, les conteneurs-citernes et les wagons complets constitués de colis contenant une seule et même marchandise et munis de plaques-étiquettes et marqués conformément aux prescriptions du Code IMDG ne doivent pas porter les plaques-étiquettes et la signalisation orange prescrites par le RID.

Lorsqu'une de ces dérogations est appliquée, le document de transport doit porter la mention suivante en lettres capitales :

« TRANSPORT SELON 1.1.4.2.1 RID ».

Puisque le Code IMDG ne prévoit pas de dérogation comparable, il est recommandé, en cas de transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime, d'appliquer dès le départ les prescriptions du Code IMDG pour le marquage, l'étiquetage et la pose de plaques-étiquettes.

Le code IMDG prévoit en particulier les particularités suivantes pour la pose des plaques-étiquettes :

- les plaques-étiquettes et les marques sur les unités de transport doivent être résistantes à l'eau de mer ;
- sur les unités de transport, le numéro ONU doit être indiqué soit sur la plaque-étiquette sous le symbole, soit sur un panneau orange rectangulaire placé directement à côté de la plaque-étiquette ;
- la désignation officielle de transport doit être indiquée sur les unités de transport citernes et les conteneurs pour vrac ;
- indépendamment de la masse brute totale des colis transportés, les unités de transport transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent porter sur leurs faces extérieures les marques prescrites par le 3.4.5.5.4 du Code IMDG ;
- des plaques-étiquettes doivent être apposées sur les deux côtés latéraux ainsi qu'aux deux extrémités des grands conteneurs et citernes mobiles.

Pour le transport en navire transroulier en mer Baltique, les conditions simplifiées du *mémoire d'accord pour le transport en navires transrouliers de marchandises dangereuses en mer Baltique* sont applicables. Ce mémorandum s'applique aux transports entre l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne et la Suède.

Eva Hammerschmiedová / Jochen Conrad

Mise à jour de la Liste des lignes ferroviaires, maritimes et de navigation intérieure

Lignes ferroviaires CIV/CIM :

Insertion des nouvelles lignes ferroviaires (écartement 1520 mm) « Halmeu – Dyakovo » (3,6 km) et « Dornești - Vadul-Siret » (18,8 km). En raison de cette insertion, le chapitre Ukraine est réédité.

Lignes maritimes et de navigation intérieure CIV/CIM :

Néant

Voir www.otif.org, sous « Publications ».

En un coup d'oeil

Pour un bref aperçu de la géographie des lignes maritimes et de navigation intérieure...

CIV Cliquez ici ! @

CIM Cliquez ici ! @

Ayoub Elkaroubi



Différence entre la perte et l'avarie de la marchandise dans les RU CIM

Le titre III des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention) spécifie le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire.

Les articles 29 à 32 des RU CIM traitent plus précisément des questions relatives à la perte et à l'avarie des marchandises.

Même si la différence entre les deux termes, perte et avarie, est assez nette dans certains systèmes juridiques, il apparaît qu'elle peut encore poser quelques problèmes de différenciation et d'interprétation pour d'autres.

Le présent article vise à établir, de manière didactique, une distinction entre les deux expressions pour essayer, en définitive, de mieux faire comprendre s'il existe réellement une si grande différence entre ces deux vocables et si oui, quelle est-elle.

Une absence de définition formelle

Pour commencer, il apparaît qu'aucune définition de « perte » ou d'« avarie » ne se trouve dans l'appendice B ou tout autre appendice à la COTIF. En effet, les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – Appendice A à la Convention), qui établissent aussi un régime de responsabilité du transporteur dans le cas de perte et d'avarie, ne proposent pas non plus de définition de ces deux expressions.

Il faut noter que le régime établi dans les appendices à la COTIF est de droit impératif, de sorte que n'importe quelle clause qui viserait à diminuer, restreindre ou réduire la responsabilité du transporteur serait inefficace.

Toutefois, le § 1 de l'article 29 des RU CIM concernant la présomption de perte de la marchandise dans le contrat de transport ferroviaire indique que la marchandise perdue est la marchandise qui « *n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison* ».

Conformément à ce libellé, toute marchandise non remise au destinataire dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison est considérée comme perdue.

Perte totale et perte partielle

L'article 30, § 1, distingue clairement entre la perte totale de la marchandise et la perte partielle.

Néanmoins, les effets sur l'indemnité et son mode de calcul sont dans la pratique identiques : peu importe que la marchandise ait subi une perte totale ou partielle, car selon le principe qui règle l'indemnité due en cas de perte totale ou partielle fixé à l'article 30, § 1, des RU CIM, en « *cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge* ».

Si la perte de la marchandise est totale, l'indemnité sera calculée conformément à la valeur en bourse, la valeur sur le marché ou la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité au jour et au lieu de la prise en charge par le transporteur, mais toujours dans les limites de responsabilité qui figurent au § 2 de l'article 30, qui établit que l'indemnité ne peut pas dépasser « *17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute* ».

Quand la marchandise est perdue, le transport est considéré comme non réalisé et le client ne doit de ce fait pas payer le prix du transport, ce que stipule le § 4 de l'article 30 : « *Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits* ».

Aux fins d'indemnisation, il importe peu que la marchandise soit perdue totalement ou partiellement car en cas de perte totale comme de perte partielle, le transporteur indemnise pour toute la perte. Cependant, la question plus délicate de l'indemnité pour une perte partielle pourrait être posée.

Perte partielle de la marchandise et avarie. Concepts quasi identiques.

Même si la perte partielle de la marchandise et l'avarie peuvent paraître identiques, il est clair qu'une distinction doit être faite entre ces deux expressions, qui, il est vrai, prêtent souvent à confusion car elles sont très proches, surtout si l'on considère également la différence entre avarie totale et



avarie partielle, différence que la COTIF n'établit toutefois pas. En fait, la plus part des conventions ne distinguent que la perte totale, la perte partielle et l'avarie, ce qui simplifie un peu la question.

Souvent, quand la perte est partielle, il se peut que la diminution de la valeur de la marchandise ne corresponde pas au coût de la réparation. Il n'y a pas de difficultés lorsque la marchandise peut être quantifiable par exemple en kilogrammes, car le transporteur indemnise selon le poids déclaré. Le problème peut se poser quand la marchandise transportée ne peut pas être évaluée en kilogrammes et que sa valeur dépend en grande partie de son intégrité au jour de la livraison, puisque s'il y a perte partielle en raison d'un dommage, la marchandise perd tout ou partie de sa valeur. Dans ce cas, il faudrait appliquer les règles concernant les indemnités en cas d'avarie et indemniser en fonction de la diminution de la valeur de la marchandise partiellement perdue ou endommagée.

Différents types d'avarie.

Comme pour les pertes, une distinction peut également être établie entre avaries totales et avaries partielles.

De manière générale, le terme « avarie » peut être défini comme le dommage subi par la marchandise.

Plus précisément, nous pouvons parler d'avarie d'une marchandise quand sa valeur se trouve affectée par un dommage qui se répercute sur sa qualité.

De plus, l'avarie peut être considérée comme une détérioration ou un dommage d'une marchandise transportée, qui empêche son fonctionnement dans des conditions adéquates.

Les avaries peuvent elles aussi être totales ou partielles. Ce concept n'existe pas vraiment dans les RU CIM mais renvoie au pourcentage de dépréciation de la marchandise (article 32, § 1, RU CIM).

Il y a avarie totale quand la marchandise perd toute utilité, c'est-à-dire que son pourcentage de dépréciation est de 100 %, et avarie partielle quand la marchandise ou les objets transportés ont seulement subi une diminution de leur valeur.

Tous les exemples et définitions d'avarie donnent lieu à une demande d'indemnité de la part du client au transporteur dans le cadre des RU CIM.

Même si les RU CIM ne donnent pas de définition formelle du mot « avarie », nous pouvons en déduire une du libellé de son article 32, § 1, qui établit qu'en « *cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise* ».

Pour les RU CIM, toute dépréciation de la marchandise est équivalente à une avarie et cette dépréciation de valeur donne lieu à une demande d'indemnisation.

Dans le cas des avaries, le montant est calculé comme pour la marchandise perdue, conformément à l'article 30, § 1, des RU CIM, selon la valeur en bourse, la valeur sur le marché ou la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité au jour et au lieu de la prise en charge par le transporteur, mais avec le pourcentage de dépréciation de la marchandise constaté au lieu de destination.

Toutefois, l'indemnité en cas d'avarie ne peut excéder ni le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie, ni le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie. Le transporteur jouit, pour les avaries également, des limites de responsabilité que lui octroie l'article 30, § 2, des RU CIM et doit, en plus de l'indemnité due selon l'article 32, § 1, restituer au client le prix du transport et autres frais (droits de douane acquittés, etc.) proportionnellement au pourcentage de dépréciation de la marchandise transportée et livrée au client destinataire.

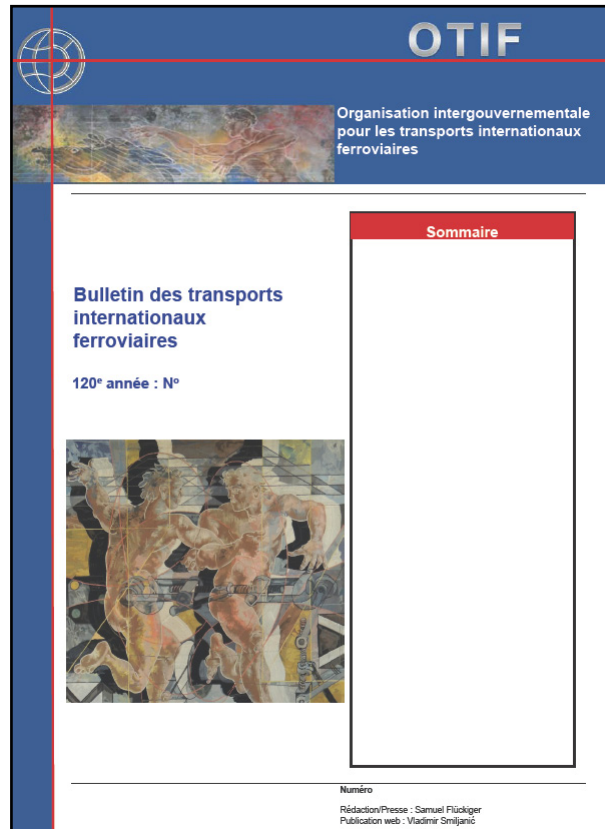
Exclusion de la limitation de responsabilité en cas de dol

Pour finir, comme la plupart des conventions sur les transports maritimes, routiers et aériens, les RU CIM renferment une clause de caractère général disposant que les limites de responsabilité que nous trouvons à l'article 30, § 2, « *ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement* ».

Le service juridique



Abonnement gratuit à la version électronique du Bulletin des transports internationaux ferroviaires



Chères lectrices, Chers lecteurs,

Pour s'abonner à la publication trimestrielle de l'OTIF, le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, prière de bien vouloir envoyer un email à l'adresse suivante: media@otif.org

Merci d'indiquer la (ou les) version(s) linguistiques que vous désirez recevoir.

Pour rappel, l'abonnement à la version électronique de notre publication est gratuite et ouverte à toute personne intéressée.

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

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

La rédaction du Bulletin