



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

123^e année : N° 1 / 2015



SOMMAIRE

Actualités

- La Ratification de l'Italie: une sécurité juridique étendue 5
- Facilitation ferroviaire : la présentation de l'OTIF au 77ième Comité des transports intérieurs de l'UNECE 6
- Programme « Jeunes Experts » : Témoignages 7

Évolution du droit ferroviaire

- Règles techniques : une série de PTU nouvelles et révisées 8
- Étude de la STI ATF: doit-elle ou non être transposée dans la réglementation de l'OTIF ? 11
- Marchandises dangereuses : actualités de la 46e session du Sous-comité d'experts de l'ONU 13
- Marchandises dangereuses: 4e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID 18
- Jurisprudence: un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 6 mars 2014, à suivre en cassation. 21



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

Cette nouvelle édition du Bulletin est placée sous le signe d'une nouvelle importante: l'Italie a désormais ratifié la COTIF 1999. Évidemment, l'Italie, membre fondateur de l'OTIF et historiquement à l'origine de réglementations pionnières (RIV – Regolamento Internazionale dei Veicoli et RIC – Regolamento Internazionale delle Carrozze), a toujours eu un rôle actif au sein de l'Organisation. Néanmoins, cette adhésion est un signal fort de l'intérêt que nous portent nos États membres.

C'est une reconnaissance de la politique du Secrétariat qui cherche avant tout à mettre en œuvre des projets dont la valeur ajoutée pour nos États membres est avérée. Cela passe par une capacité d'analyse juridique et technique, la réalisation d'études ciblées et une ouverture sur les évolutions du monde du transport.

Ce sont là des conditions nécessaires, mais notre principal devoir est aussi d'être à l'écoute des besoins et des interrogations de nos États membres. Je suis persuadé que vous trouverez dans la diversité des sujets abordés cet esprit d'ouverture et de responsabilité.

François Davenne



Adhésion de l'Italie au droit uniforme de la COTIF 1999

L'Italie, membre fondateur de l'OTIF, vient de ratifier la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans sa version 1999.

En effet, c'est le 5 février 2015 qu'a été déposé l'instrument de ratification auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) à Berne. L'entrée en vigueur du texte a pris effet en Italie au jour du dépôt.

Alors que le Protocole de Vilnius, qui portait modification de la COTIF de 1980, est entré en vigueur en 2006, sa ratification par les États membres s'est déroulée par vagues successives. L'adhésion de l'Union européenne à l'OTIF en 2011 et les projets nouveaux qui en ont découlé, ont accéléré ce processus.









Avec son réseau ferré de 16 751 km, son industrie innovante et son inclusion dans plusieurs corridors de fret européens, l'Italie est un des grands États ferroviaire en Europe. La ratification du Protocole de Vilnius entraîne désormais l'application de la COTIF 1999 et des sept appendices sur l'ensemble du réseau ferroviaire italien.

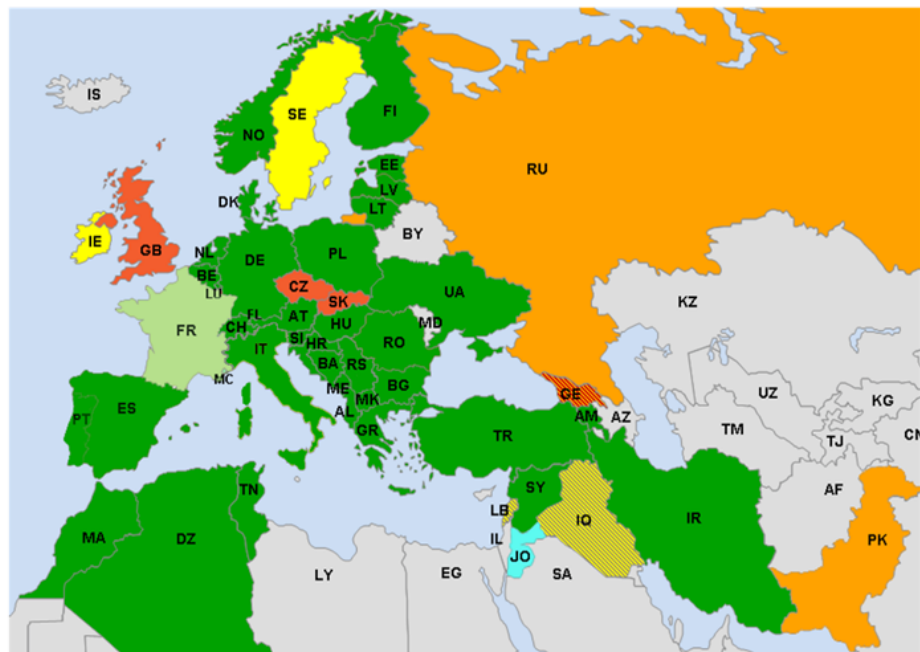
Ainsi, cet événement représente une avancée notable en matière de sécurité juridique dans les transports ferroviaires internationaux. Il contribue au développement d'un espace cohérent pour le trafic ferroviaire international tant sur le plan juridique que sur le plan technique.



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices

État au 1^{er} mars 2015

-  Tous les appendices de la COTIF (36)
-  Sans ATMF (2)
-  Sans CUI/APTU/ATMF (3)
-  Sans CU/V/CUI/APTU/ATMF (1)
-  Sans CIV/RID/CU/V/CUI/APTU/ATMF (2)
-  COTIF 1999 pas encore ratifiée (2)
-  Suspension de la qualité de membre (2)
-  Membres associés (1)



Champ d'application COTIF 2015

OTIF



Facilitation ferroviaire : La présentation de l'OTIF à la 77e session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (Genève 25 février 2015)

Du 24 au 26 février 2015 s'est tenue à Genève la 77e session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). En tant qu'observateur, l'OTIF est traditionnellement invitée à assister au Comité des transports intérieurs.



Tadeusz Szozda, président du Comité de l'OSJD/ Carlos del Olmo, chef du service juridique de l'OTIF



Cesare Brand, secrétaire général du CIT

Cette année, l'OTIF a souhaité réaffirmer l'un de ses buts, à savoir la facilitation ferroviaire. Ainsi, Mme Daria Galushko, sous la supervision du chef du service juridique, a présenté un résumé de son étude « Facilitation: OTIF can contribute further ». Dans le cadre du programme de travail 2014/2015 de l'OTIF qui fixe de nouveaux challenges pour l'Organisation, il a été demandé à Mme Daria Galushko, jeune experte au sein de l'OTIF, d'effectuer une étude sur le thème de la facilitation ferroviaire avec pour objectifs d'identifier les obstacles à la facilitation et de suggérer des solutions qui répondent à la question suivante : dans le cadre de sa mission de facilitation du transport ferroviaire, comment l'OTIF peut-elle contribuer davantage ?

L'étude porte essentiellement sur la facilitation ferroviaire du transport de marchandises et sur deux corridors :

- le corridor 1 qui s'étend de la Chine à l'Union européenne via la Fédération de Russie,
- le corridor 2 du Pakistan à la Turquie en passant par l'Iran avec une extension possible vers les pays de l'Europe de l'Ouest.

L'étude s'appuie sur des entretiens réalisés par Mme Galushko auprès de représentants des États membres de l'OTIF, auprès d'intervenants et opérateurs du secteur ferroviaire ainsi qu'auprès de représentants d'associations et organisations internationales actifs dans le domaine. L'étude se base également sur une analyse approfondie de publications émanant de la CEE-ONU, la CESAP, l'UE,

l'OSJD, la CAREC, l'OCE, l'UIC, le CIT, etc. Mme Galushko a aussi participé à de nombreux groupes ou commissions comme le groupe de travail « CIM » de l'OTIF, le groupe de travail « Multimodalité » du CIT, la Commission de révision de l'OTIF, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire de la CEE-ONU.

Les conclusions et recommandations présentées par notre jeune experte à cette 77e session du Comité des transports intérieurs établissent que la Commission de la facilitation ferroviaire a eu un succès mitigé. Partant de ce constat, l'étude conclut qu'une nouvelle approche plus pragmatique serait souhaitable pour la facilitation ferroviaire. Concrètement, cela signifie d'envisager la facilitation comme un projet interdisciplinaire au sein de l'OTIF. Ce projet abriterait les actions d'ores et déjà engagées (programme de travail 2014/2015), telles les actions de formation, monitoring, développement de l'interopérabilité, etc., qui sont toutes de nature à faciliter le transport ferroviaire international. Ce projet transversal ferait l'objet d'un suivi spécifique et permettrait d'aborder la facilitation ferroviaire avec souplesse et efficacité.



Daria Galushko, jeune experte à l'OTIF

Mme Galushko a présenté son travail à l'ensemble du Comité des transports intérieurs le jeudi 26 février à 10 h 30. Dans l'ordre du jour du Comité, cela correspondait au point III-Questions relatives aux politiques et règlements de transports appelant décisions du Comité, 5. Questions stratégiques à caractère modal et thématique, e) Transport ferroviaire. Cette étude de l'OTIF a suscité l'intérêt des membres du Comité et Mme Galushko a été chaleureusement félicitée.

Sarah Pujol

77e session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU à Genève

Le Comité des transports intérieurs s'est déclaré satisfait des résultats du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL) quant à l'élaboration d'un droit ferroviaire uniforme et a appelé toutes les parties impliquées à parfaire le libellé des dispositions dans les trois langues, tant sur le fond que sur la forme, et à parvenir à un accord sur un système de gestion adéquat pour l'uniformisation du droit ferroviaire.

Le secrétariat veillera à ce que tous les documents afférents aux réunions du groupe en 2015 (en février, juin et novembre), tels les ordres du jour, rapports et documents officiels, soient livrés à temps dans les trois langues.

Par ailleurs, le Bureau du Comité a approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts pour une année supplémentaire.

Carlos del Olmo



Mon expérience à l'OTIF

À l'automne 2013, le Secrétariat de l'OTIF accueillait M. Jan Hampl et M. Ayoub Elkaroubi, 2 « jeunes experts » fraîchement recrutés pour développer leurs compétences professionnelles dans un cadre international. Après 18 mois, ils quittent l'OTIF et nous racontent leur expérience.

Jan Hampl : « Après presque 18 mois passés au Secrétariat de l'OTIF, l'heure est venue pour moi de faire un point sur cette expérience.



Dans le cadre du programme « Jeunes Experts », j'ai intégré le service de la technique ferroviaire de l'OTIF. Ma tâche principale était de mener une étude sur la STI ATF puis, dans la seconde partie de mon stage, d'élaborer des guides d'application pour plusieurs PTU. Par ailleurs, j'étais également impliqué dans les travaux quotidiens du service technique et du Secrétariat de l'OTIF en général.

J'ai eu la possibilité de participer à diverses réunions internationales, ai présenté des points relatifs à mon étude et ai aidé mes collègues dans les préparatifs et avec différents documents. Tout cela m'a permis de mieux comprendre le mode de fonctionnement d'une organisation internationale.

En tant que membre du service technique, j'ai pu acquérir une bonne connaissance des règlements techniques conjointement mis au point par l'OTIF et l'ERA. J'avais de plus accès à de nombreuses informations sur les aspects législatifs des règlements techniques. Par ailleurs, j'ai eu le loisir de découvrir Berne et la Suisse et de rencontrer de nouveaux amis.

Dernier point, et non le moindre, j'ai appris que la position et l'importance des chemins de fer dans le monde continuaient de croître. Où que ce soit, la prochaine étape de ma carrière professionnelle aura certainement à voir avec les chemins de fer. »

Ayoub Elkaroubi : « J'ai eu le plaisir et le privilège de faire partie des tout premiers participants au programme « Jeunes Experts » organisé par l'OTIF.



Mon stage s'est déroulé au sein du service de la communication où je me suis occupé du design des publications de l'OTIF. J'ai eu la chance de pouvoir mettre en page le dernier programme de travail de l'Organisation, ainsi que son rapport annuel. Par ailleurs, j'ai également préparé le bulletin trimestriel en vue de sa publication et ai rédigé des communiqués de presse et des articles avant de les envoyer aux abonnés.

Comme première expérience professionnelle internationale, faire partie du personnel de l'OTIF m'a permis de découvrir de l'intérieur le travail d'une organisation internationale et de me familiariser avec sa structure et sa hiérarchie. En outre, toutes les tâches qui m'ont été confiées ont fait appel à mon savoir-faire et mes compétences acquis pendant mes études. J'ai également beaucoup appris sur la communication interne et externe sur la scène internationale. De plus, traiter les documents relatifs aux chemins de fer a été l'occasion pour moi, en tant qu'étudiant en traduction, d'améliorer mes connaissances et d'élargir mon vocabulaire dans ce domaine technique.

Sur le plan personnel, je me réjouis d'avoir pu établir de bonnes relations avec le personnel de l'OTIF et je suis sûr que ces relations continueront de se développer. J'ai également eu la chance de découvrir la ville de Berne, où il fait bon vivre, ainsi que de nombreuses régions du « pays suisse » avec ses magnifiques paysages et ses formidables habitants.

En somme, mon expérience à l'OTIF en tant que jeune expert pour la communication a été fabuleuse et façonnera ma carrière à venir sur le plan professionnel et personnel»



Règles techniques : une série de PTU nouvelles et révisées

De nouvelles règles techniques sont entrées en vigueur au 1er janvier 2015. Le présent article propose une brève synthèse de ces règles et de leurs implications.

Toutes les règles uniformes nouvelles et révisées ont été adoptées en accord avec les dispositions des APTU, en particulier de l'article 8, dans la version amendée par la Commission de révision de l'OTIF en 2009 et entrée en vigueur le 1er décembre 2010.

Les nouvelles PTU sont :

- la PTU LOC&PAS 2015,
- la PTU PRM 2015,
- la PTU Marquage 2015,
- la PTU GEN-A 2015,
- la PTU GEN-C 2015,
- la PTU WAG 2015.

Par ailleurs, les spécifications du Registre national des véhicules (RNV) de l'OTIF ont été mises à jour comme « RNV 2015 »

Avec les règlements élaborés pour les wagons, achevés en 2013, la réglementation couvre désormais tous les types élémentaires de matériel roulant. Ces évolutions établissent les fondements de l'admission des véhicules ferroviaires à l'exploitation internationale en vertu des ATMF. Les règlements adoptés sont le résultat de l'étroite collaboration entre les États parties de l'OTIF, l'Agence ferroviaire européenne, la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF. Les experts techniques sont parvenus à coordonner leurs travaux avec les avancées de la réglementation relative aux véhicules au sein de l'UE et les PTU LOC&PAS et PMR sont entrées en vigueur à la même date que les STI équivalentes de l'UE, à savoir au 1er janvier 2015.

La **PTU LOC&PAS** correspond au règlement européen no 1302/2014 du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité (STI) relative aux locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers (LOC&PAS).

La PTU est équivalente à la STI, avec les compléments suivants :

- l'appendice K, qui inclut des dispositions pour la composition des trains et l'utilisation correcte des véhicules correspondant aux dispositions de la STI Exploitation ;
- des cas spécifiques pour la Suisse et la Norvège et des conditions environnementales spécifiques pour la Suisse.

Cette PTU constitue un événement majeur, puisque pour la première fois, une PTU regroupe des exigences pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs conventionnel et grande vitesse (p. ex. les rames et voitures

de voyageurs) ainsi que pour les locomotives. Au titre des dispositions de la partie 7, la PTU s'applique au matériel roulant neuf admis en trafic international tel que défini dans les ATMF. Le matériel roulant préexistant n'est concerné qu'en cas de renouvellement ou de réaménagement, aux termes des dispositions de la partie 7.2.

Pour les points ouverts listés dans l'appendice I, les États parties doivent notifier leurs spécifications techniques nationales applicables, conformément aux dispositions de l'article 12 des APTU.

Si un véhicule est admis en trafic international par un État partie en vertu des ATMF, les contrôles de conformité dans les autres États devraient se limiter, pour les admissions ultérieures de véhicules satisfaisant à toutes les spécifications des PTU :

- aux sous-systèmes non (encore) couverts par la PTU actuellement, la partie embarquée du sous-système contrôle-commande et signalisation est le seul sous-système véhicule non couvert par les PTU ;
- aux cas spécifiques ayant une incidence sur la compatibilité technique avec le réseau de l'État concerné ;
- aux points ouverts des PTU liés à la compatibilité avec l'infrastructure ;
- aux éléments du véhicule qui s'écartent des spécifications des PTU, p. ex. en raison d'une dérogation selon l'annexe B aux ATMF ;
- aux spécifications techniques nationales notifiées et valides aux termes de l'article 12 des APTU.

Cela signifie que si des États membres souhaitent voir non seulement leurs wagons et voitures, mais aussi leurs nouvelles locomotives ou leur nouveau matériel roulant destiné au transport de voyageurs circuler à l'international, les prescriptions sont désormais disponibles à l'échelon international.

La **PTU PMR** a été préparée en parallèle avec la PTU LOC&PAS.

On entend par « personne handicapée et personne à mobilité réduite » (PMR), toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l'égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l'usage des transports est réduite en raison de son âge.

La PTU correspond au règlement européen no 1300/2014 du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Elle s'applique au nouveau matériel roulant, sous réserve



de sa partie 7.1.2.

La COTIF n'inclut l'infrastructure qu'en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles.

Les interfaces entre le sous-système « Matériel roulant » et le sous-système « Infrastructure » couvertes par la PTU **se limitent à l'espace** entre le quai et l'entrée du véhicule. L'application des paramètres relatifs aux véhicules de la PTU est obligatoire pour les admissions en vertu des ATMF des véhicules concernés par la PTU.

L'application des paramètres relatifs à l'infrastructure, en particulier ceux pour les quais et les gares, est volontaire, mais recommandé.

De plus, la STI et la PTU présentent les différences suivantes :

- ajout dans la PTU des cas spécifiques pour la Suisse, État non membre de l'UE ;
- non-application dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE des appendices B et C faisant référence aux dispositions d'exécution de la STI PMR au sein de l'UE.

Avec l'entrée en vigueur de la PTU PMR, les exigences concernant l'accessibilité au nouveau matériel roulant pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sont désormais définies de manière harmonisée. La PTU PMR fixe par exemple des exigences pour les toilettes accessibles en fauteuil roulant, les commandes de porte faciles à utiliser, les sièges prioritaires, etc.

La **PTU Marquage** définit des prescriptions pour le marquage de tous les véhicules utilisés en trafic international. Elle couvre en particulier :

- les numéros d'immatriculation de véhicules,
- le code de l'État d'immatriculation,
- le format et l'emplacement du marquage de détenteur de véhicule (MDV).

La PTU s'applique non seulement au nouveau matériel roulant mais aussi au matériel roulant préexistant.

Elle ne suit pas la structure normalisée des PTU spécifiée à l'article 8, § 4, des APTU, mais :

- les parties 1 à 6 de la PTU sont équivalentes à l'appendice P de la STI OPE ;
- les parties 7 à 18 sont équivalentes à l'appendice 6 de la Spécification du RNV de l'UE.
- Les tableaux associés au marquage numérique normalisé des wagons, tel que spécifié dans la partie 14, sont publiés sur le site internet de l'ERA.

Les tableaux et les informations détaillées apparaissant dans les parties 15 à 18 sont équivalents aux documents publiés sur le site internet de l'ERA au moment de l'adoption de la spécification.

En plus de ces spécifications, les PTU applicables aux

véhicules incluent des spécifications volontaires et obligatoires relatives au marquage externe comme :

- les parties 4.2.2.2, 4.2.4.3.2.2, 7.1.2 et l'appendice C de la PTU WAG,
- la partie 4.2.2.6 de la PTU LOC&PAS.

De nombreuses exigences sont équivalentes à celles précédemment rendues applicables par les fiches UIC, de sorte qu'aucune modification du marquage du matériel roulant existant n'est normalement nécessaire.

La PTU Marquage prescrit une série d'exigences minimales liées principalement à l'identification des véhicules et détenteurs. Les fiches UIC prescrivent encore des marques supplémentaires à des fins d'exploitation.

Le numéro unique de véhicule doit être modifié lorsqu'il ne reflète plus l'aptitude à l'interopérabilité ou les caractéristiques techniques du véhicule, en raison de modifications techniques. De telles modifications techniques peuvent alors également nécessiter une nouvelle admission à l'exploitation (en trafic international) telle que définie aux articles 3 et 4 des ATMF (appendice G à la Convention).

La **PTU GEN-A** sur les exigences essentielles a été amendée en 2014. Les amendements coïncident avec les amendements à l'annexe III de la directive 2008/57/CE de l'UE, introduits par la directive 2013/9/UE. Les principales modifications sont :

- l'introduction d'une nouvelle exigence essentielle sur l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite,
- une modification liée à l'exigence essentielle sur le bruit dans la partie 1.4.4.

La **PTU GEN-C** sur les exigences applicables au b dossier technique a été amendée en 2014. Les amendements adoptés coïncident avec les amendements à la partie 4 de l'annexe VI de la directive 2008/57/CE de l'UE, introduits par la directive 2011/18/UE, qui portent principalement sur des améliorations rédactionnelles et la mise à jour de références juridiques.

La **PTU WAG a** été mise à jour comme suite à la nouvelle PTU Marquage. Elle s'applique aux wagons pour le fret d'une vitesse d'exploitation maximale inférieure ou égale à 160 km/h et d'une charge maximale à l'essieu inférieure ou égale à 25 t, destinés à être exploités sur un ou plusieurs des écartements nominaux de voie suivants : 1435 mm, 1524 mm, 1600 mm, et 1668 mm.

Les derniers amendements :

- supprime l'appendice PP et remplace les références qui lui sont faites par des références à la nouvelle PTU Marquage ;



- mettent à jour la référence de l'appendice G à la dernière liste des semelles de frein composites approuvées ;
- introduisent une modification mineure de l'appendice I afin de refléter correctement la STI OPE de l'UE.

La **Spécification du RNV** a elle aussi été mise à jour comme suite à la nouvelle PTU Marquage, conformément aux décisions suivantes :

- L'annexe au document A 94-20/2.2012 daté du 1er mars 2013 est remplacée par l'annexe adoptée. Les amendements adoptés remplacent la référence présente au 1. Données, 1. Numéro d'immatriculation, Contenu par « Numéro unique d'immatriculation tel que défini dans la PTU Marquage ».
- Les décisions nos 2, 3 et 4 du document A 94-20/2.2012 daté du 1er mars 2013 restent en vigueur.
- Le Secrétariat de l'OTIF publiera sur son site internet une version consolidée du document A 94-20/2.2012 du 1er mars 2013 ainsi que la décision adoptée par la **CTE 7**.

La Spécification du RNV énonce toujours les exigences obligatoires pour les États parties de l'OTIF quant à la mise en place harmonisée de leurs registres nationaux des véhicules respectifs et à leur connexion au moteur de recherche centralisé, afin que tous les États connectés puissent rechercher dans tous les registres de véhicules. Tous les RNV seront connectés électroniquement (par internet) au registre virtuel central des véhicules (RVV), géré par l'Agence ferroviaire européenne.

Tous les États parties auraient dû fournir un lien au RVV dans les 9 mois suivant l'entrée en vigueur de la décision originale (avant le 1er décembre 2013). Le RNV relie chaque véhicule enregistré à son propriétaire, son détenteur, son entité chargée de l'entretien, etc.

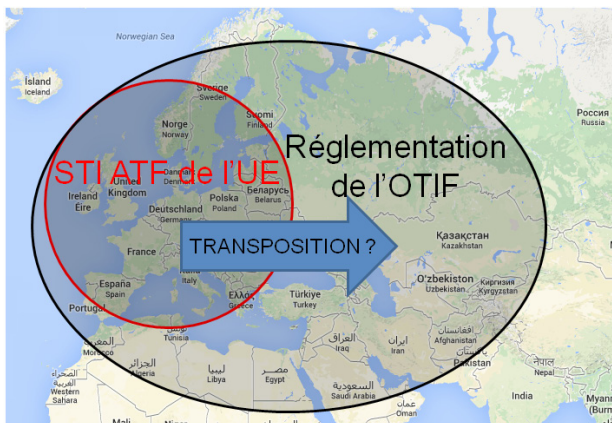
Bas Leermakers



Étude de la STI ATF : doit-elle ou non être transposée dans la réglementation de l'OTIF ?

Le Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 1/2014 s'est intéressé à la STI ATF (spécification technique d'interopérabilité concernant les applications télématiques au service du fret), conçue dans le but de faciliter les échanges d'informations sur le fret transfrontalier. La STI ATF établit les principes fonctionnels et techniques régissant l'échange d'informations, ces prescriptions devant être mises en œuvre d'ici 2021. Elle devrait assurer l'interopérabilité des systèmes télématiques des gestionnaires d'infrastructure (GI), entreprises ferroviaires (EF) et autres parties impliquées dans l'ensemble de l'UE.

Le trafic international ferroviaire de marchandises franchissant également les frontières extérieures de l'UE, le bulletin no 1/2014 a annoncé que l'OTIF réfléchirait à comment les États parties de l'OTIF non membres de l'UE pourraient rejoindre l'espace harmonisé d'échange de données pour le fret ferroviaire international basé sur la STI ATF. La récente étude intitulée « Analyse : Comment l'OTIF doit-elle s'y prendre avec la STI ATF ? » a été menée en ce sens. Son objectif est d'aider le WG TECH et la Commission d'experts techniques à décider des suites à donner quant à la STI ATF, par exemple si elle devrait oui ou non être transposée dans le droit de l'OTIF.



Cette image illustre l'objet principal de l'étude : faut-il ou non transposer la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF ?

La transposition de la STI ATF en une PTU ATF est prévue à l'article 8, § 2, lu en combinaison avec la PTU GEN-B. Cependant, savoir s'il faut transposer la STI ATF et comment est une question très spécifique, comme le montrent les principales conclusions de l'étude qui peuvent être résumées comme suit :

- Les dispositions de la STI ATF présupposent le partage des responsabilités entre GI et EF tel que le prévoit la réglementation de l'UE. Cependant, même lorsque GI et EF ne forment qu'une seule et même entité comme dans les sociétés intégrées de chemins de fer, certaines fonctions ATF existent (p. ex. l'attribution des sillons). En conséquence, certaines parties du modèle de données ATF peuvent également être utilisées

pour les systèmes ferroviaires intégrés. D'autre part, la grande majorité du trafic international ferroviaire de marchandises entre les États parties de l'OTIF non membres de l'UE est organisé selon le principe de « l'échange de véhicules », pour lequel moins d'informations doivent être échangées (que ne le prescrit la STI ATF). En conséquence, les dispositions de la STI ATF ne sont pas toutes transposables ou nécessaires dans la réglementation de l'OTIF.

- La mise en application aura un coût relativement élevé pour les États de l'OTIF non membres de l'UE, qui ne profiteront pas d'aide financière (alors qu'au sein de l'UE, la mise en application de la STI ATF est conjointement financée par des fonds de l'UE). Lorsque seul un nombre limité de ses pays voisins appliquent le « concept de la STI ATF », rien ne garantit qu'un État, par exemple l'Iran, puisse lui-même en retirer un avantage. Cependant, l'utilisation d'un autre système informatique au lieu de la mise en œuvre du concept de la STI ATF implique elle aussi certains coûts d'investissement. Sous cet angle, il peut être intéressant pour les États non membres de l'UE de reprendre une norme informatique européenne reconnue pour l'échange d'informations en fret ferroviaire international.
- En raison de ses propres impératifs de transport et de son propre modèle d'organisation des chemins de fer (échange des véhicules ou interopérabilité), chaque région peut nécessiter une approche différente quant à l'échange international d'informations. Le concept de la STI ATF ne constitue pas la seule plateforme possible pour l'échange d'informations et rien ne prouve qu'elle représente la meilleure solution pour la région eurasiatique. En conséquence, l'OTIF doit se montrer prudente avant de donner sa préférence au concept de la STI ATF en la transposant dans sa réglementation.
- L'article 8, § 2, des APTU, lu en combinaison avec la PTU GEN-B, établit la base légale de la transposition de la STI ATF en une PTU ATF. Si la STI ATF devait être transposée dans la réglementation de l'OTIF, ce ne serait pas chose aisée puisque les dispositions même de la STI ATF renvoient à plusieurs appendices techniques détaillées publiés et régulièrement mis à jour sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne, comme le modèle de données et de message au format XML. Cette combinaison de droit et de spécifications informatiques est très singulière et complique particulièrement la transposition dans la réglementation internationale de l'OTIF.
- Il existe des cas d'utilisation volontaire du modèle de données de la STI ATF, p. ex. en Serbie, en Ukraine et en Russie dont les sociétés ferroviaires ont conscience de la nécessité d'échanger des informations pour



le transport de marchandises et qui ont déjà mis en application certains modules informatiques basés sur la STI ATF (RNE, RAILDATA) pour l'échange d'informations concernant les trains en provenance ou à destination de l'UE. De telles plateformes sont très utiles et sont également adaptées au trafic international en dehors de l'UE. Elles sont disponibles pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et permettent de traiter les informations de base et de garantir l'interopérabilité des informations suivantes, entre autres:

- o la lettre de voiture électronique,
- o le suivi des trains/wagons,
- o l'heure d'arrivée prévue de l'envoi.

Les conclusions de l'étude ne déterminent pas ce que l'OTIF doit faire avec la STI ATF, puisque c'est aux États membres d'en décider au sein de la CTE 8, qui est compétente pour arrêter la marche à suivre. L'étude suggère en revanche différentes approches possibles:

1) Ne pas transposer la STI ATF:

- a) Ne rien faire du côté de l'OTIF.
- b) Promouvoir l'utilisation volontaire des solutions de la STI ATF.
- c) Utilisation volontaire + guide d'application publié par l'OTIF.

2) Transposer la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF:

- a) Transposition de la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF (PTU ATF), y compris les appendices techniques.
- b) Transposition partielle, c.-à-d. transposition des dispositions centrales de la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF, mais renvoi aux détails techniques publiés sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne.

Pour ces deux dernières possibilités, la STI ATF pourrait être transposée de telle sorte que les prescriptions seraient soit volontaires soit obligatoires dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. L'étude argumente en faveur d'une application volontaire des prescriptions transposées.

Tous les détails sur ces questions apparaissent dans l'étude disponible sur le site internet de l'OTIF, sur la page des documents de travail pour la CTE 8.

Jan Hampl



46e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

(Genève, 19 décembre 2014)

Du 1 au 9 décembre 2014, a eu lieu la 46e 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 et 28 organisations non gouvernementales. Étant donné que toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU se ré-percutent 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.

Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU élabore le Règlement type de l'ONU, base commune de toutes les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. L'objectif est de faciliter le transport multimodal de ces marchandises.

Cette session était la dernière de la période biennale 2013/2014 et les décisions qui y ont été prises 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

Classification des matières nommément mentionnées

Un numéro ONU et une désignation officielle de transport sont attribués aux marchandises dangereuses en fonction des dangers qu'elles présentent et de leur composition. Les marchandises les plus fréquemment transportées sont nommément mentionnées dans la liste des marchandises dangereuses. Ces matières ne doivent alors plus être classées en fonction de leurs propriétés dangereuses par l'expéditeur, qui peut à la place directement utiliser la classification et les conditions de transport indiquées dans la liste des marchandises dangereuses. Tout écart par rapport à cette classification est interdit, à moins qu'il ne soit expressément admis dans une disposition spéciale.

Quand les données disponibles permettent de constater que l'entrée dans la liste des marchandises dangereuses ne rend pas suffisamment compte des dangers présentés par une matière nommément mentionnée, une proposition de modification de la classification et des conditions de transport doit être soumise au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Lorsque la proposition est acceptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU, l'entrée est modifiée dans l'édition suivante des Recommandations de l'ONU, puis dans les règlements des différents modes de transport. Présentée

au début du Règlement type de l'ONU avec un modèle de fiche de renseignements, cette procédure a par exemple été suivie par le passé pour les numéros ONU 2381 Disulfure de diméthyle et ONU 2809 Mercure, lorsque le risque subsidiaire de la classe 6.1 a été associé à ces deux matières.

Pour autant, la marche à suivre entre le moment où les propriétés supplémentaires sont décelées et la modification de la liste des marchandises dangereuses n'apparaît pas clairement. Trois possibilités se présentent :

- transport conformément à l'entrée dans la liste des marchandises dangereuses,
- transport conformément à l'entrée existante dans la liste des marchandises dangereuses, mais avec la possibilité d'indiquer le risque subsidiaire supplémentaire par l'étiquette de danger, la plaque-étiquette ou dans le document de transport,
- transport conformément à une rubrique n.s.a. qui couvre le risque subsidiaire supplémentaire.

Après plusieurs débats au cours de la période biennale qui vient de s'achever, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une nouvelle disposition autorisant, sous le contrôle de l'autorité compétente, le transport de matières inscrites dans la liste des marchandises dangereuses mais présentant des risques supplémentaires non identifiés dans cette liste. Selon ses termes, le transport peut se dérouler soit selon la rubrique collective ou n.s.a. la mieux adaptée et rendant compte de tous les risques, soit selon l'entrée existante dans la liste des marchandises dangereuses, avec indication complémentaire du risque, la classe du risque principal et les prescriptions de transport de la matière nommément mentionnée ne pouvant dans ce cas être modifiées.

Numéro ONU 2000 Celluloïd

Le celluloïd est un groupe de composés plastiques fabriqués à partir de nitrate de cellulose et de camphre. Il peut facilement être fondu et modelé et est considéré comme le tout premier thermoplastique. Il fut d'abord utilisé pour remplacer à bas prix l'ivoire dans les boules de billard, puis dans les pellicules photographiques. En raison de la grande inflammabilité du celluloïd, les pellicules en nitrocellulose ne peuvent être conservées dans les archives que dans des conditions de sécurité particulières. Les balles de tennis de table sont l'un des derniers produits encore fabriqués en celluloïd.

Étant donné que le celluloïd (no ONU 2000) apparaît dans la liste des marchandises dangereuses avec comme limitation « en blocs, barres, rouleaux, feuilles, tubes, etc. (à l'exclusion des déchets) », la question a été soulevée de savoir si cette entrée s'appliquait aux balles de tennis de table.



Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire une disposition spéciale exemptant le transport de balles de tennis de table d'une masse individuelle nette de 3 g et d'une masse nette totale par colis de 500 g de l'application des prescriptions pour les marchandises dangereuses. Ce faisant, il a tenu compte entre autres des prescriptions pour le transport en quantités limitées et exemptées qui prévoient pour le numéro ONU 2000 une masse maximale par emballage intérieur ou objet de 5 kg en cas de quantités limitées et une masse nette maximale par emballage extérieur de 1 kg en cas de quantités exemptées.

De surcroît, les balles de tennis sont ajoutées dans la liste alphabétique, avec un renvoi au numéro ONU 2000.



Carburant contenu dans des machines ou matériels

En plus des véhicules à propulsion par gaz ou liquide inflammable et des véhicules à propulsion par pile à combustible contenant du gaz ou du liquide inflammable, le numéro ONU 3166 couvre également les moteurs à combustion interne et à pile à combustibles fonctionnant avec ces matières. Pour les transports terrestres, ce numéro ONU n'est pas soumis aux prescriptions.

Par ailleurs, le numéro ONU 3363, qui comprend les marchandises dangereuses contenues dans les machines et matériels, est lui aussi exclu des prescriptions.

La disposition spéciale 363, associée dans le RID/ADR/ADN aux différents carburants, exempte les carburants contenus dans les réservoirs de matériels ou machines des autres prescriptions du RID/ADR/ADN, lorsque certaines conditions relatives au réservoir sont remplies.

Les limites entre les numéros ONU 3166 et 3363 et la disposition spéciale 363 sont floues puisque les moteurs peuvent également être subsumés aux « matériels et machines » et relever ainsi du numéro ONU 3363 ou de la disposition spéciale 363.

Pour résoudre ce problème, le Sous-comité d'experts de l'ONU a plusieurs fois débattu et est convenu de la marche à suivre suivante:

- établir une distinction entre les véhicules et les machines et limiter le numéro ONU 3166 aux véhicules,
- insérer trois nouveaux numéros ONU (UN 3528, UN 3529 et UN 3530) pour les moteurs à combustion interne, les machines dotées de tels moteurs et les machines équipées de moteurs à pile à combustible en fonction du carburant utilisé (gaz inflammable de la classe 2, liquide inflammable de la classe 3, pile à combustible de la classe 9),
- biffer le renvoi à la disposition spéciale 363 pour les numéros ONU 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 et 3475 et l'associer à la place aux nouveaux numéros ONU 3528, 3529 et 3530,
- modifier le libellé de la disposition spéciale 363 et y ajouter des explications concernant l'attribution des numéros ONU aux différents moteurs et machines,
- introduire une nouvelle instruction d'emballage applicable aux numéros ONU 3528, 3529 et 3530, inspirée de l'instruction d'emballage du Règlement type de l'ONU pour le numéro ONU 3363.

Matières susceptibles de se polymériser

Au cours de la précédente période biennale, le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est penché à plusieurs reprises sur le classement des matières susceptibles de se polymériser. Il s'est notamment appuyé sur l'enquête portant sur l'accident de navigation du porte-conteneurs MSC Flaminia du 14 juillet 2012, qui conclut que la polymérisation du divinylbenzène et le dégagement de chaleur qui en a résulté ont joué un rôle majeur dans l'accident. Le MSC Flaminia reliait Charleston (États-Unis) à Anvers (Belgique) lorsqu'un incendie et une explosion sont survenus en haute mer entre le Canada et le Royaume-Uni, tuant trois membres d'équipage et faisant deux blessés graves. Le déchargement du navire n'a pu débuter que trois mois après l'accident, au Jade-Weser-Port à Wilhelmshaven en Allemagne, après que plusieurs États eurent interdit l'accès à leurs ports.

La polymérisation est une réaction chimique lors de laquelle des composés de faible poids moléculaire (monomères, oligomères) sont transformés en substances de poids moléculaire plus élevé. L'augmentation de la pression due à la polymérisation et la chaleur dégagée peuvent constituer un danger pendant le transport.



La liste des marchandises dangereuses comporte quelques 45 matières nommément mentionnées citées susceptibles de se polymériser et qui doivent donc être stabilisées. Ces matières peuvent présenter le danger principal des classes 2, 3, 5.1, 6.1 ou 8. Les numéros ONU 1086 Chlorure de vinyle, 1301 Acétate de vinyle, 1303 Chlorure de vinylidène et 3073 Vinylpyridines font par exemple partie de ces matières, dont les désignations officielles respectives comportent également le mot « stabilisé ».

« Stabilisé » signifie que les matières ont été conditionnées de telle sorte qu'une polymérisation intempestive est exclue. Cette stabilisation peut par exemple être produite par l'ajout d'un inhibiteur (substance chimique empêchant la polymérisation), le dégazage de la matière (visant à éliminer l'oxygène dissous et à rendre inerte l'espace libre dans le colis), ou encore le contrôle de la température pendant le transport.

Pour les matières susceptibles de se polymériser mais ne correspondant pas à la définition d'une autre classe, le seul risque à considérer est celui d'une surpression résultant en une déstabilisation et un dégagement de chaleur. Le dégagement de chaleur intempestif et l'augmentation de la pression peuvent déclencher un incendie, une explosion et, dans les cas graves, détruire le conteneur. Une montée en température causée par le rayonnement solaire ou un stockage à proximité de sources de chaleur peut provoquer la dégradation de l'inhibiteur et favoriser de telles réactions. Pour contrôler ce risque, il est important de garantir que l'enveloppe de confinement est suffisamment aérée afin d'éviter toute surpression en cas de déstabilisation. Des mesures de précaution devraient également être introduites dans les règlements des différents modes de transports afin de prévenir les effets des sources de chaleur.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU devait en particulier répondre aux questions suivantes :

- Les matières susceptibles de se polymériser doivent-elles être classées comme matières autoréactives ?
- Les méthodes d'épreuve des matières autoréactives sont-elles adéquates ?
- Au vu du risque faible présenté par ces matières, le classement par l'autorité compétente est-il nécessaire ou le classement par l'expéditeur suffit-il ?
- Avec quelle désignation officielle de transport doivent être transportées les matières présentant pour seul risque la polymérisation ?

Dans un premier temps, les experts n'ont pu se mettre d'accord sur la question de savoir si ce nouveau groupe de matière devait être intégré à la classe 4.1 (matières autoréactives) ou à la classe 9 (matières et objets dangereux divers). La question a donc dû être mise aux voix et la majorité s'est prononcée pour la classe 4.1.

Afin de ne pas interférer avec les entrées depuis longtemps

incluses dans les prescriptions, le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu que les nouvelles prescriptions pour les matières susceptibles de se polymériser ne devaient s'appliquer qu'aux matières et mélanges ne répondant pas aux définitions des autres classes. Une nouvelle disposition spéciale comportant les précautions à prendre pour assurer la stabilisation leur est cependant associée :

- Il doit être procédé à une stabilisation chimique suffisante pour empêcher la polymérisation à une température de chargement moyenne de 50 °C (45 °C pour les citernes). Doivent notamment être prises en compte à cet effet la contenance et la forme du moyen de rétention, l'isolation, la température de la matière lors de la remise au transport, la durée du transport, les conditions de températures rencontrées habituellement pendant le transport (en fonction également des saisons) ainsi que les propriétés du stabilisant utilisé.
- Lorsque la stabilisation chimique pour des températures inférieures à 50 °C (ou 45 °C) est inefficace, la température doit être contrôlée pendant le transport.

Le nouveau terme « température de la polymérisation auto-accelérée » est certes introduit pour les matières susceptibles de se polymériser, mais la température est déterminée selon la procédure établie dans le Manuel d'épreuves et de critères pour la détermination de la température de décomposition auto-accelérée des matières autoréactives.

Emballages

Épreuve d'étanchéité des emballages et grands récipients pour vrac (GRV)

Selon les prescriptions du RID/ADR/ADN, tout emballage destiné à contenir des matières liquides doit satisfaire à une épreuve d'étanchéité appropriée avant sa première utilisation pour le transport et avant d'être réutilisé pour le transport après reconstruction ou reconditionnement, et doit également pouvoir satisfaire au niveau d'épreuve applicable. Il en va de même pour les grands récipients pour vrac.

Les moyens de contrôle disponibles dans les chaînes de production ne permettent aux fabricants d'emballages et de grands récipients pour vrac (GRV) destinés à contenir des matières liquides d'assurer à 100 % l'épreuve d'étanchéité exigée. Elle ne peut donc être considérée que comme une partie du programme d'assurance-qualité jugé satisfaisant par l'autorité compétente et selon lequel les emballages et GRV doivent être fabriqués, reconditionnés et contrôlés afin de garantir qu'ils satisfont tous aux prescriptions du chapitre 6.1 ou 6.5.

En ce qui concerne les méthodes de détection disponibles dans le cadre du processus de production et des vitesses réelles de production, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'admettre dans le cadre du programme



d'assurance-qualité les épreuves d'étanchéité par sondages représentatifs en lieu et place du contrôle de tous les emballages et GRV.

Marquage

Marquage des citernes mobiles

À la différence des prescriptions pour les divers modes de transport (p. ex. au 5.3.1.7.3 du RID/ADR/ADN), le Règlement type de l'ONU n'admet à l'heure actuelle aucune diminution de la taille des plaques-étiquettes pour certains types de conception de citernes mobiles. Il prescrit les dimensions suivantes :

- 250 mm □ 250 mm pour les plaques-étiquettes et les marques pour les matières dangereuses pour l'environnement,
- des caractères d'au moins 65 mm pour l'inscription du numéro ONU,
- au moins 250 mm de côté pour les marques pour les matières transportées à chaud.

Or, sur les petites citernes mobiles, il est parfois impossible de respecter ces dimensions minimales.



Le Sous-comité d'experts de l'ONU a donc approuvé une proposition de l'industrie chimique visant à autoriser, dans certains cas, la réduction des dimensions minimales des plaques-étiquettes et d'autres signes. Étant donné que le RID/ADR/ADN admet déjà différentes simplifications, ces modifications ne doivent pas être reprises à l'identique dans le cadre de l'harmonisation.

Signalisation des dangers sur les batteries au lithium

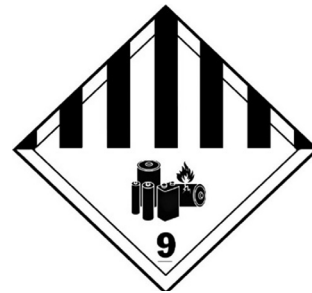
Au cours de la dernière période biennale, le Sous-comité d'experts de l'ONU a tenté lors de différentes réunions d'améliorer la communication des dangers pour les marchandises dangereuses de la classe 9. Plusieurs propositions ont été présentées à cette dernière session de la période pour déterminer comment l'étiquette de danger de modèle 9 pourrait être complétée par des symboles

dans sa partie inférieure afin de mieux indiquer les différents dangers (chaleur, risque environnemental, poussière fine, vapeurs inflammables, courant électrique, formation de dioxines, organismes génétiquement modifiés).

Même si aucun consensus n'a pu être trouvé pour tous les groupes de matières de la classe 9, un symbole de danger supplémentaire a au moins pu être adopté pour les batteries au lithium, permettant de mieux visualiser les dangers présentés par ces objets. Les débats sur les autres modèles d'étiquettes proposés ont été reportés à la prochaine période biennale.

L'introduction d'un nouveau symbole entraîne diverses modifications du règlement :

- attribution du nouveau modèle d'étiquette aux numéros ONU 3090, 3091, 3480 et 3481 ;
- introduction d'une nouvelle étiquette de modèle 9A, indiquant le risque d'incendie des batteries endommagées ;



- introduction pour les colis d'une nouvelle marque pour les batteries au lithium transportées selon la disposition spéciale 188 ;



- suppression de la nécessité d'un document d'accompagnement ;
- introduction de mesures transitoires permettant d'utiliser les marques pour colis actuelles de la disposition spéciale 188, lettre f), et l'étiquette de danger de modèle 9 actuelle jus-qu'au 31 décembre 2018.

Suremballages

Le 5.1.2.1, lequel prescrit que le suremballage doit porter la marque « Suremballage » et le numéro ONU et l'étiquette



de chaque marchandise dangereuse qu'il contient, est libellé de différente manière pour chaque mode de transport. Il en a résulté quelques ambiguïtés :

- Toutes les marques doivent-elles apparaître sur le suremballage, lorsque seuls certains des numéros ONU et étiquettes sont visibles mais pas tous ?
- Les marques d'admission des emballages doivent-elles aussi être visibles à travers le suremballage ?

Il fut rappelé lors des débats que la marque « Suremballage » n'avait à l'origine pas été in-troduite pour signaler des dangers mais pour faciliter la procédure d'enregistrement en transport aérien. Elle remplaçait ainsi la déclaration écrite de conformité, laquelle indiquait que le contenu du suremballage était conforme aux prescriptions et que des emballages adéquats étaient utilisés.

En ce qui concerne la première question, le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu que seuls les numéros ONU et étiquettes non visibles devaient également apparaître sur le suremballage.

Pour la deuxième question, il a souligné que les marques d'admission des emballages ne constituaient pas des marques de danger et ne devaient donc pas être visibles de l'extérieur. Toutefois, l'expéditeur court le risque de voir les compagnies aériennes refuser le transport si ces marques d'admission ne sont pas visibles et que la marque « Suremballage » n'est pas non plus présente.

Afin d'harmoniser les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, le Sous-comité a décidé de réviser la prescription au 5.1.2.1 et les prescriptions sur l'utilisation des suremballages en cas de transport de marchandises dangereuses en quantités limitées et exemptées.

Prescriptions relatives au transport

Prototypes de batteries au lithium

La disposition spéciale 310 exempte les séries de production limitées et les prototypes de pré-production des prescriptions d'épreuve de la sous-section 38.3 du Manuel d'épreuves et de critères, lorsque ces prototypes sont transportés pour être soumis aux épreuves. Cette disposition spéciale est associée aux numéros ONU 3090 et 3480, mais pas aux numéros ONU 3091 et 3481 (Piles au lithium contenues dans un équipement ou emballées avec un équipement).

Dans la pratique, cela pose problème, en particulier pour la fabrication d'appareils hautement spécialisés produits en série limitée et utilisant des batteries conçues spécialement à leur usage, car il n'est pas toujours possible d'extraire les batteries pour le transport et que cette extraction n'accroît de plus pas nécessairement la sécurité du transport.

À sa dernière session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait déjà décidé de compléter la disposition spéciale 310 et de l'étendre aux numéros ONU 3091 et 3481. Pour une meilleure lisibilité, il est maintenant convenu de déplacer les prescriptions d'emballage contenues dans la disposition spéciale 310 et d'en faire une instruction d'emballage indépendante.

Nouveau président

M. Duane Pfund (États-Unis) a été élu président pour la période biennale 2015/2016 après le départ à la retraite de M. Jeff Hart. M. Claude Pfauvadel reste vice-président.

Prochaine session

La 47e session aura lieu du 22 au 26 juin 2015 à Genève et entamera les travaux sur la 20e édition révisée du Règlement type de l'ONU, dont les conclusions auront également des répercussions sur le RID/ADR/ADN 2019.

Jochen Conrad



4e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

(Madrid, 17-20 novembre 2014)

Du 17 au 20 novembre 2014 s'est déroulée à Madrid, sous la présidence de M. Helmut Rein (Allemagne), la quatrième session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. 19 États, la Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 5 organisations internationales non gouvernementales y étaient représentés.

À cette deuxième session de la période biennale 2015/2016 furent principalement discutées des propositions de modification pour l'édition 2017 du RID.



Propositions d'amendements au RID

Nouvelles obligations du transporteur vis-à-vis du conducteur

Contrairement à la décision no 2011/314/UE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, le transporteur doit, selon les prescriptions actuelles du RID, informer le conducteur de la présence de marchandises dangereuses dans le train, mais pas de leur position. Le groupe de travail permanent est convenu qu'il faudrait assigner au transporteur l'obligation supplémentaire d'informer également le conducteur de la position des marchandises dangereuses dans le convoi. En outre, un nota devrait être inséré et indiquer que cette obligation est réputée satisfaite lorsque la fiche UIC 472, qui prévoit l'établissement d'un bulletin de freinage et d'une liste des wagons, est appliquée. Tandis que le bulletin de freinage signale de manière générale la présence de marchandises dangereuses dans le train, la liste des wagons indique à quel endroit elles se trouvent.

Détenteur ou ECE ? Qui sera à l'avenir responsable du contrôle des wagons-citernes ?

Les obligations des exploitants de wagons-citernes ont été modifiées dans l'édition 2015 du RID en ce sens que

l'exploitant d'un wagon-citerne a l'obligation de désigner une entité chargée de l'entretien (ECE) et de la contrôler pour que le wagon-citerne satisfasse aux prescriptions (voir également Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 2/2014).

Puisqu'il subsistait quelques ambiguïtés pour les différentes délégations, notamment quant à la répartition des responsabilités entre les différents intervenants, une discussion a été menée à ce sujet au sein du groupe de travail, pendant laquelle les positions suivantes ont été soutenues :

- Il n'est pas nécessaire de prévoir des prescriptions supplémentaires dans le RID, puisque les obligations modifiées des exploitants de wagons-citernes dans le RID et les ATMF suffisent à cet effet.
- L'exploitant d'un wagon-citerne devrait garder l'entière responsabilité, même si l'ECE est en charge de l'entretien.
- La responsabilité de l'ECE ne devrait pas être limitée aux contrôles et épreuves périodiques, mais inclure également les contrôles exceptionnels.

Le groupe de travail permanent se penchera à nouveau sur la question à sa prochaine session, en s'appuyant sur une proposition de texte devant être préparée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP).

Preuve normalisée des contrôles pour le transport de marchandises dangereuses en citernes

S'inspirant des listes de vérification du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour les matières liquides, auxquelles il est fait référence dans les prescriptions depuis le 1er janvier 2013, l'Italie a proposé des listes de vérification portant, elles, sur le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour gaz liquéfiés. Elle a par ailleurs réclamé l'insertion d'une nouvelle disposition exigeant la preuve dans le document de transport de l'identité de la personne ayant procédé aux vérifications décrites dans les obligations du transporteur.

L'UIC et le CEFIC ont contesté la nouvelle prescription proposée, qui entraînerait d'énormes charges pour le remplisseur, le déchargeur et le transporteur, car elle ne concernerait que le transport ferroviaire et pourrait causer une distorsion de la concurrence vis-à-vis du transport routier. Il n'apparaissait en outre pas clairement dans quelle mesure la signature de documents améliorerait la sécurité. Le RID prévoit depuis le 1er janvier 2013 que les contrôles listés dans les obligations du transporteur



doivent être réalisés avant chaque admission au transport de marchandises dangereuses et non par sondages représentatifs. L'admission au transport équivaut à une attestation par le transporteur que le contrôle a été réalisé avec succès. La question se pose de savoir si la signature constitue une mesure pertinente et compatible avec le reste de règlement.

L'UIC et le CEFIC ont souligné que le chapitre 4.3 comportait déjà des mesures de sécurité pour les wagons-citernes pour gaz liquéfiés et qu'à la différence des fuites de gouttes survenues par le passé en transport de matières liquides, très peu de problèmes avaient jusqu'ici été constatés en transport de gaz liquéfiés. L'Allemagne a toutefois signalé que selon le rapport annuel 2013 de l'office fédéral allemand des chemins de fer (Eisenbahn-Bundesamt – EBA), le taux de défauts des wagons-citernes pour gaz sous pression serait deux fois plus élevé que pour les wagons-citernes pour d'autres marchandises dangereuses.

Il a été convenu que ces questions seraient analysées de manière approfondie dans le cadre d'un groupe de travail informel.

Pas de tampons anti-crash pour les matières moins dangereuses

La 2e session du groupe de travail permanent (Copenhague, 18-22 novembre 2013) a discuté d'une proposition des Pays-Bas visant à étendre la disposition spéciale TE 22 (Équipement avec des tampons anti-crash) à des marchandises moins dangereuses. Le représentant des Pays-Bas a été prié d'apporter la preuve des répercussions positives d'une telle mesure via une analyse coûts-avantages (voir Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 1/2014).

L'analyse coûts-avantages présentée pendant la session envisage l'équipement de 86 400 wagons-citernes existants, pour un coût prévu de 7 500 € par wagon. Le coût global de ces mesures reviendrait donc à 648 millions d'euros. En considérant les économies effectuées grâce aux accidents évités, le délai d'amortissement serait de 25 ans.

Le groupe de travail permanent a considéré que l'équipement des wagons existants ne se justifiait pas. Il a toutefois été souligné que cette mesure pourrait être réexaminée ou d'autres mesures anti-chevauchement envisagées, s'il devait y avoir des données plus exhaustives sur les causes et conséquences des accidents. Il n'est pas non plus exclu d'augmenter l'absorption d'énergie via d'autres mesures.

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Rapprochement des prescriptions pour les conteneurs-citernes

Le groupe de travail a salué la décision finale des commissions de l'OSJD sur la reprise dans l'édition 2015 de l'annexe 2 au SMGS des prescriptions du chapitre 6.8 du RID relatives à la construction et aux épreuves

des conteneurs-citernes. Deux prescriptions divergentes concernant d'une part la capacité d'absorption de l'inertie longitudinale de quatre fois la masse brute au lieu de deux fois dans le RID (multipliée à chaque fois par l'accélération de la pesanteur), et d'autre part la limite inférieure de l'intervalle des températures de calcul de 40 °C, au lieu des 20 °C du RID, sont nouvellement insérées au chapitre 4.3 de l'annexe 2 au SMGS pour les conteneurs-citernes circulant sur des lignes dont l'écartement de voie est de 1 520 mm.

Transports entre les deux régimes juridiques – Asymétrie des langues prescrites

Une nouvelle disposition a été insérée dans l'édition 2015 du RID, qui prescrit, pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au SMGS, l'utilisation complémentaire du russe ou du chinois pour le marquage des colis, suremballages, wagons-citernes et conteneurs-citernes ainsi que pour les données prescrites pour le document de transport et ses annexes. Une disposition analogue pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au RID a également été prévue dans l'annexe 2 au SMGS (voir Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 2/2014).

Le groupe de travail permanent a été informé qu'à la dernière session de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD (Varsovie, 27-31 octobre 2014), la Russie s'était cependant prononcée contre l'adoption de cette disposition. Puisque les instances de l'OSJD fonctionnent selon le principe d'unanimité, la nouvelle prescription n'a donc pas été adoptée pour l'édition 2015 de l'annexe 2 au SMGS. En conséquence, il y a asymétrie dans l'application des deux régimes juridiques puisque l'utilisation de langues supplémentaires est prescrite pour les transports des États parties au RID à destination ou via le territoire des États parties au SMGS, mais pas pour les transports en sens inverse.

Étant donné que la nouvelle prescription du RID facilite au moins les transports Ouest-Est pour les États parties du RID situés à la frontière des deux régimes juridiques, les représentants des États sont convenus que cette nouvelle divergence ne requerrait pas de modifications consécutives dans le RID. Au cours de la prochaine période biennale, il faudra toutefois poursuivre les efforts pour l'adoption d'une disposition analogue dans l'annexe 2 au SMGS.

Différences dans le calcul du taux de remplissage

Le Secrétariat de l'OTIF a informé le groupe de travail de la décision des États membres de l'OSJD de ne pas reprendre pour le moment le libellé des prescriptions du chapitre 4.3 du RID concernant le taux de remplissage des citernes destinées au transport de liquides.

Le représentant de la Russie a expliqué qu'avec une valeur fixe de 50 °C pour la température moyenne maximale de la matière de remplissage, les prescriptions du RID ne tenaient pas compte des transports réalisés dans des conditions climatiques extrêmes. Il a proposé d'utiliser une



variable, comme dans la formule de calcul du chapitre 4.2 pour les citernes mobiles. Les prescriptions du chapitre 4.2 établissent certes une température moyenne maximale de la matière de remplissage de 50 °C, mais elles autorisent l'autorité compétente à fixer une température plus basse ou plus élevée pour les transports dans des conditions climatiques extrêmes.

Étant donné que cette question ne concerne pas uniquement le transport ferroviaire, le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN a été prié d'examiner si le concept applicable au taux de remplissage des citernes mobiles devrait être repris dans le chapitre 4.3 pour les citernes RID/ADR. Il s'agirait également de formuler plus clairement les prescriptions du chapitre 4.2 et de déterminer explicitement quelles autorités compétentes peuvent fixer une température moyenne maximale de la matière de remplissage différente et à quelles conditions.

Eu égard aux accidents causés par le passé par des citernes trop remplies, les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas ont réclamé la plus grande précaution pour toute modification de ces prescriptions.

Questions ouvertes de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Introduction des conteneurs pour vrac souples

La Réunion commune (Genève, 15-19 septembre 2014) avait recommandé aux organes compétents pour les trois modes de transport terrestre d'intégrer dans les éditions 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN les prescriptions pour le transport de conteneurs pour vrac souples. À l'image du WP.15, le groupe de travail permanent a lui aussi adopté des prescriptions pour le transport de conteneurs pour vrac souples. La valeur du rapport hauteur-largeur de ces conteneurs doit encore être confirmée à la prochaine session, mais la valeur conservatrice de 1,1 déjà adoptée pour l'ADR a provisoirement été retenue dans les prescriptions du RID, afin de faciliter le transport multimodal.



Temps de retenue des gaz liquéfiés réfrigérés en citernes

Le groupe de travail permanent a également approuvé les prescriptions proposées par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN en rapport avec le temps de retenue des gaz liquéfiés réfrigérés en citernes (voir Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 2/2014).

Prochaine session

La 5e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 23 au 27 novembre 2015 en Croatie.

Katarina Guricová



Jurisprudence
Dommages sur la marchandise transportée (automobiles) par suite du déraillement d'un train
Indemnisation et recours – dans quelle mesure les RU CIM s'appliquent-elles ?
Arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 mars 2014 (RG n° 13/08130)

L'intérêt de l'OTIF pour les questions parfois complexes de compétence judiciaire est généralement limité. Cependant, dans le cadre des efforts fournis pour la bonne application de la COTIF et ses appendices après l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF au 1er juillet 2011, l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 mars 2014 (RG n° 13/08130) concernant la compétence judiciaire internationale revêt un intérêt particulier¹. De plus, les faits de l'espèce illustrent l'interaction entre le droit COTIF et le droit de l'UE d'une part, et entre les différents appendices à la COTIF d'autre part.

Dans sa revue annuelle de jurisprudence, le Bulletin des transports et de la logistique présente la brève conclusion suivante quant à la compétence judiciaire : « La Cour a reconnu la compétence du tribunal de commerce de Paris en vertu des articles du règlement 44/2001 concernant la pluralité de défendeurs et les appels en garantie. On notera qu'elle a exclu les RU CIM primées par le règlement, ce qui se discute. »².

Il est concrètement question de l'article 46, § 1, des CIM et de l'article 5, point 3, de l'article 6, point 2, et de l'article 71, § 1, du règlement (CE) no 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. L'interprétation de l'accord entre l'OTIF et l'Union européenne sur l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du protocole d'amendement de Vilnius du 3 juin 1999 (déclaration de l'Union européenne concernant l'article 2 de l'accord³) joue un également un rôle.

Comme indiqué précédemment, ce cas présente un intérêt non seulement quant à la question de la compétence judiciaire, mais aussi dans le cadre de la recherche actuelle de cas d'application des RU CUI et de l'examen des critères de leur champ d'application au sein d'un groupe de travail du Secrétaire général. Bien que l'application des RU CUI n'ait pas été envisagée dans cette procédure judiciaire, puisque le gestionnaire d'infrastructure n'y était que tiers intervenant par suite d'une intervention forcée, les faits, c.-à-d. les dommages causés à la marchandise par le déraillement du train, peuvent servir d'exemple pratique pour des situations pouvant survenir et auxquelles les RU CUI devraient s'appliquer.

1 Le Bulletin des transports et de la logistique n° 3497 du 24 mars 2014, publié sur http://www.wk-transport-logistique.fr/preview/BeD-hHlDgEiFjLrBeBfBf/presse/bt/bulletin_des_transports_et_de_la_logistique_2014, présente une synthèse, un extrait et des commentaires critiques sur cet arrêt.

2 BTL n° 3534 du 19 janvier 2015, p. 21.

3 L'accord d'adhésion est publié sur le site internet de l'OTIF (<http://www.otif.org/fr/droit/cotif.html>).

Les faits

L'entreprise Renault a chargé la Société de transports de véhicules automobiles (« STVA ») du transport de 208 véhicules depuis la Roumanie vers la France. De son côté, la STVA a confié l'exécution du transport à la SNCF, qui en a son tour confié une partie à Rail Cargo Austria AG (RCA) comme transporteur substitué. ÖBB Produktion a assuré la traction sur l'infrastructure exploitée par ÖBB Infrastruktur sur le territoire national autrichien.

Le 16 juin 2010, le train a déraillé lors du transport sur le tronçon autrichien et 201 véhicules ont alors été détruits ou endommagés.

Le 1er juin 2011, Renault a réclamé des dommages-intérêts à la STVA et son assureur Allianz ainsi qu'à RCA devant le Tribunal de commerce de Paris. Trois autres assureurs de la STVA ont rejoint la procédure par intervention volontaire.

La STVA et Allianz ont assigné en garantie devant le même tribunal RCA, ÖBB Infrastruktur, ÖBB Produktion ainsi que la société Sogeefer, chargée de l'entretien des véhicules ferroviaires, et son assureur. En retour, RCA et ÖBB Produktion ont appelé en garantie la SNCF, la STVA, Sogeefer et leurs assureurs respectifs.

RCA, ÖBB Produktion et ÖBB Infrastruktur ont soulevé une exception d'incompétence. Dans son jugement du 31 janvier 2013, le Tribunal de commerce de Paris a déclaré irrecevable cette exception et a déclaré sa compétence.

Comme suite au contredit formé par RCA et ÖBB Produktion, la Cour d'appel a examiné le jugement de première instance et confirmé la décision concernant la compétence judiciaire.

Extrait des motifs de décision :

« Considérant en conséquence que même si le présent litige avait relevé, quant à la détermination de la compétence territoriale, du Protocole du 3 juin 1999, le tribunal de commerce de Paris aurait tout de même été territorialement compétent pour statuer sur les appels en garantie comme juridiction dans le ressort de laquelle deux des défendeurs au principal, STVA et Allianz, ont leur siège social ;

Que cependant la règle effectivement applicable en l'espèce n'est pas la COTIF, mais bien le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale dans l'Union européenne ;

Qu'en effet, il résulte des articles 5-3, 6-1 et 6-2 de ce



règlement qu'une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre, en matière délictuelle ou quasi délictuelle, devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire, soit, s'il y a plusieurs défendeurs, devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, à condition que les demandes soient liées entre elles par un rapport si étroit qu'il y a intérêt à les instruire et à les juger en même temps afin d'éviter des solutions qui pourraient être inconciliables si les causes étaient jugées séparément, soit encore, s'il s'agit d'une demande en garantie ou d'une demande en intervention, devant le tribunal saisi de la demande originaire, à moins qu'elle n'ait été formée que pour traduire hors de son tribunal celui qui a été appelé ;

Que l'article 71-1 du règlement du 22 décembre 2000 prévoit que celui-ci n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, ce qui signifie qu'en cas de concours de règles, il convient en principe d'appliquer, lorsque le litige relève du champ d'application d'une convention spéciale, les règles énoncées dans celle-ci et non celles fixées par le règlement no 44/2001 afin de permettre aux États membres de respecter leurs engagements internationaux vis-à-vis des États tiers et d'appliquer lesdites conventions au sein même de l'Union européenne ;

Mais considérant que cet article 71-1 doit être aussi interprété en contemplation de l'article 57-1 de la convention de Bruxelles de 1968, qui régissait la compétence judiciaire au sein de l'Union européenne avant l'entrée en vigueur du règlement 44/2001 ; qu'en effet l'article 57-1 prévoyait que la convention de 1968 n'affectait pas celles « auxquelles les États contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions » ; [...] Que d'ailleurs si cette Union a elle-même adhéré au protocole de Vilnius par un accord signé avec l'OTIF le 23 juin 2011 (publié le 13 juillet 2001 au Journal officiel de l'Union européenne), il apparaît néanmoins que l'article 2 de cet accord [...] confère à la COTIF de 1999 un caractère supplétif dans l'Union européenne par rapport aux règles de cette dernière et donc par rapport au règlement du 22 décembre 2000 . »

Remarques sous l'angle de la COTIF

I. Compétence judiciaire

Comme il en ressort de l'article publié dans le Bulletin des transports et de la logistique¹, les avis sont jusqu'ici divisés quant à la question de savoir si, dans de telles affaires, c'est la réglementation CIM/COTIF (art. 46 des CIM) ou le règlement (CE) no 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale qui s'applique.

Par le passé, différents avis ont été exprimés dans divers articles spécialisés, principalement quant à la question de la compétence judiciaire pour les litiges en cas de dommages

résultant d'un transport international par la route⁴. La question se posait alors de savoir si la compétence judiciaire était déterminée par l'article 31 de la CMR ou selon le règlement (CE) no 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale⁵. Il s'agissait d'interpréter l'article 71 dudit règlement, selon lequel celui-ci n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions⁶.

Pour le domaine de la CMR, cette question a finalement été résolue par une décision de la Cour de justice européenne en 2010⁷. Il reste à déterminer, mais ce n'est pas l'objet de cet article, si la solution trouvée pour le transport international par la route (voir encadré ci-dessous) convient également pour le transport international ferroviaire. Il est cependant permis de penser que la décision de la Cours d'appel de Paris, en considérant que « l'article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF confère à la COTIF de 1999 un caractère supplétif par rapport aux règles internes de l'Union européenne », va beaucoup plus loin. Si une telle décision devait faire jurisprudence, cela est de nature à interroger sur l'applicabilité réelle des règles de la COTIF au sein de l'Union Européenne et pourrait demander une clarification pour être certain que les règles uniformes de la COTIF continuent bien à assurer un cadre juridique suffisamment clair au trafic international de marchandise.

Le motif de décision de la Cour concernant la différence de formulation entre l'article 71, § 1, du règlement (CE) no 44/2001 (« conventions auxquelles les États membres sont parties ») et l'article 57, § 1, de la Convention de Bruxelles de 1968 (« conventions auxquelles les États contractants sont ou seront parties ») est décrit comme « ingénieux mais un peu faible » dans l'article mentionné du BTL de mars 2014. Il faut selon nous ajouter que même si l'interprétation de la Cour d'appel correspondait à une intention du législateur européen de ne pas appliquer cette disposition à de futures conventions, le Protocole de Vilnius et son annexe, la COTIF 1999, ne peuvent être considérés

⁴ Peter Mankowski, « Der europäische Erfüllungsortsgerichtsstand des Art. 5 Nr. 1 lit. B EuGVVO und Transportverträge » [La compétence judiciaire européenne au lieu d'exécution selon l'art. 5, chiffre 1, lettre b), du règlement n° 44/2001 et les contrats de transport] *Transportrecht*, n° 2-2008, p. 67 à 78. Rolf Wagner, « Normenkonflikte zwischen den EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II und transportrechtlichen Rechtsinstrumenten » [Conflits de normes entre les règlements CE Bruxelles I, Rome I et Rome II et les instruments juridiques relatifs aux transports], *Transportrecht*, n° 3-2009, p. 103 à 109. Rolf Wagner, « Die EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II aus Sicht des Transportrechts » [Les règlements CE Bruxelles I, Rome I et Rome II du point de vue du droit des transports], *Transportrecht*, n° 7/8-2009, p. 281 à 289. Waldemar Czapski, « CMR. Interprétation et application », *Bulletin des transports et de la logistique*, n° 3198/2006, p. 457 à 459.

⁵ Décision de la Cour suprême autrichienne (Oberster Gerichtshof) en faveur de la CMR comme *lex specialis* : arrêt 10Nc19/04g du 26.7.2004, publié sur www.ris.bka.gv.at.

⁶ Ce règlement a été remplacé à compter du 10 janvier 2015 par le règlement n° 1215/2012 du même nom.

⁷ Affaire C-533/08 (TNT Express Nederland BV contre AXA Versicherung AG), cf. sur <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=81174&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1>



comme une nouvelle convention spéciale puisque selon les termes de la COTIF 1980 (article 20), le Protocole de Vilnius a été accepté dans le respect de la clause de continuité.

Nous nous intéressons ci-après davantage aux interactions entre deux des appendices à la COTIF, à savoir les RU CIM et les RU CUI.

Interprétation de l'article 71 du règlement (CE) no 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale par la Cour européenne (C-533/08) :

Les conventions en vigueur relatives à une matière particulière s'appliquent à condition qu'elles :

- présentent un haut degré de prévisibilité (quant à la règle d'attribution de la compétence),
- facilitent une bonne administration de la justice,
- assurent la libre circulation des décisions en matière civile et commerciale et la confiance réciproque dans la justice au sein de l'Union,
- dans des conditions au moins aussi favorables que celles prévues par ledit règlement.

II. Interactions CIM-CUI

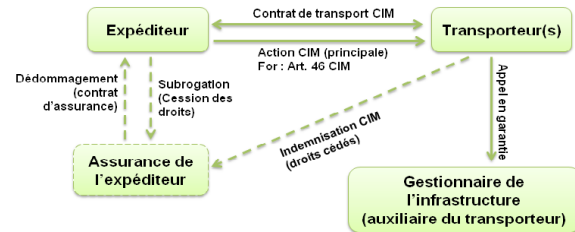
Dans un cas comme celui qui nous intéresse, lorsque la marchandise transportée a été endommagée par suite d'un déraillement, le premier réflexe est d'en rechercher la cause sur l'infrastructure. Or, en ce qui concerne la responsabilité objective du transporteur pour les dommages causés à la marchandise transportée, la cause du dommage est insignifiante du point de vue de la partie lésée : ce qui compte, c'est que le dommage soit survenu pendant le transport. La relation entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure n'a aucune importance vis-à-vis des prétentions du client du transporteur nées du contrat de transport. Le gestionnaire d'infrastructure est considéré comme une personne au service de laquelle le transporteur recourt pour l'exécution du transport et dont il répond (art. 40, CIM).

Il est bien plus dans l'intérêt du transporteur, qui est en principe obligé de payer une indemnité (s'il ne peut être déchargé de sa responsabilité objective), d'identifier la cause afin de pouvoir, après dédommagement du client, exercer son recours. L'issue du litige entre le client du fret (ou une assurance à laquelle ont été cédés les droits du client) et le transporteur importe donc pour la détermination subséquente (entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure) des dommages indirects causés au transporteur par le paiement de dommages-intérêts au client.

Cet intérêt du transporteur, à savoir dans le cas présent du défendeur dans un procès intenté par l'expéditeur, l'a conduit à informer le gestionnaire d'infrastructure du litige, car il supposait que les dommages (à son encontre) serait en dernier lieu pris en charge par celui-ci. Dans ces circonstances, il a assigné le gestionnaire d'infrastructure

en garantie dans la même procédure. Dans la mesure où le fondement de la responsabilité ou son étendue sont contestés, le gestionnaire d'infrastructure peut ainsi soutenir le défendeur principal du litige. Cela étant, dans cette affaire, seules les clauses de responsabilité des CIM s'appliquent. Les tenants et les aboutissants peuvent être représentés comme suit :

Application des RU CIM dans une procédure judiciaire



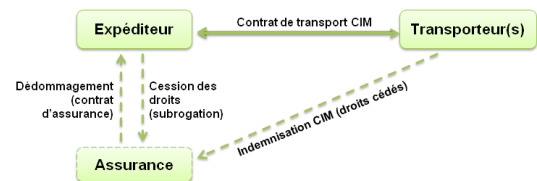
Le traitement séparé en deux étapes distinctes des deux demandes de dommages-intérêts résulterait en un autre cas de figure, qui aurait également des répercussions quant à la compétence judiciaire :

1. indemnisation de l'expéditeur par le transporteur en vertu des RU CIM, que ce soit par accord à l'amiable des parties au contrat ou dans le cadre d'une procédure judiciaire puis
2. indemnisation du transporteur (pour les dommages indirects en résultant) par le gestionnaire d'infrastructure en vertu des RU CUI.

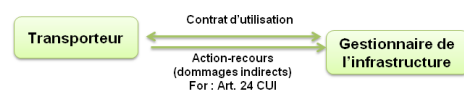
Ce cas de figure peut être schématisé comme suit :

Application des RU CIM et des RU CUI

1. Application des RU CIM



2. Application des RU CUI



Les clauses de responsabilité des RU CUI (principe de la responsabilité objective et causes d'exonération de la responsabilité) correspondent aux clauses de responsabilité de l'article 23 des CIM en ce qui concerne les dommages matériels et les dommages indirects (effet selon les dommages-intérêts versés en application des CIM).

Dans le second cas de figure, il faudrait, lors de la deuxième étape, appliquer l'article 24 des CUI quant au for : à moins que les parties n'en aient convenues autrement, les



tribunaux de l'État du siège du gestionnaire d'infrastructure seraient compétents.

i

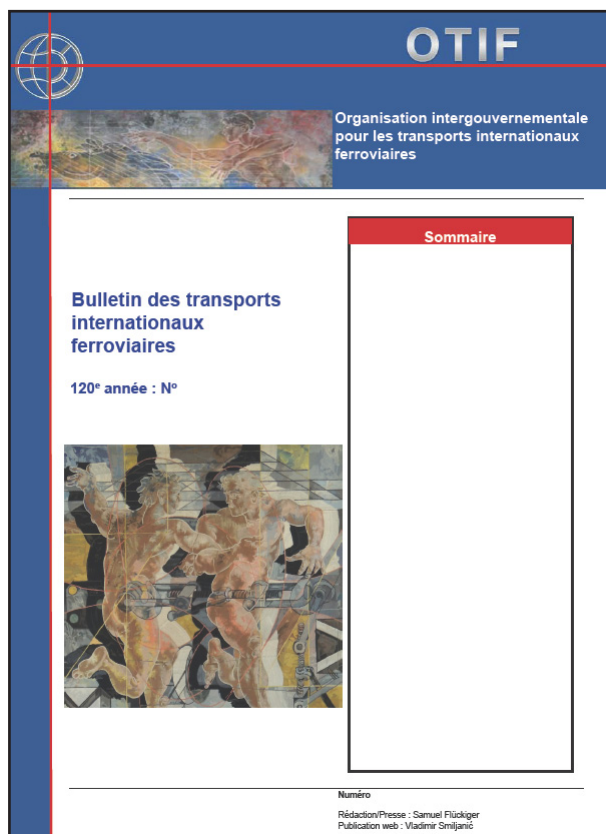
Par souci d'exhaustivité, rappelons que les appendices à la COTIF prévoient également dans leurs dispositions le cas où l'ayant droit n'intente pas son action en dommages-intérêts contre son partenaire contractuel mais contre une autre partie qu'il croit responsable du dommage (action sur le plan délictuel), p. ex. l'expéditeur contre le gestionnaire d'infrastructure ou le gestionnaire d'infrastructure contre l'expéditeur. Ces cas sont réglementés par l'article 41 des CIM et l'article 19 des CUI. L'article 52 des RU CIV et l'article 10 des RU CUV comportent également des dispositions parallèles (« Autres actions »). Ces articles assurent dans tous les cas de figure l'application des mêmes clauses de responsabilité de sorte que l'on ne puisse se soustraire aux règles fixées dans les appendices à la COTIF (conditions et limites de responsabilité) par une action sur le plan délictuel.

Le système COTIF est un ensemble réfléchi et cohérent. Son application reste identique quel que soit le moment où le gestionnaire d'infrastructure est associé à la procédure et que la partie lésée intente son action en dommages-intérêts contre son partenaire contractuel ou que pour quelque raison que ce soit, elle fasse valoir ses droits vis-à-vis d'un tiers.

Eva Hammerschmiedová



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