



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

121^e année : N° 1/2 2013



Sommaire

Actualités

Le Pakistan adhère à la COTIF	1
Programme « Jeunes Experts »	1
Voyage en Turquie du Secrétaire général	2-3
Retrait de déclaration : Lettonie, Roumanie et Portugal	4-5
Les États membres de l'OTIF : la Suisse et les CFF/SBB/FFS	6

Évolutions du droit ferroviaire

Un bref historique de l'harmonisation technique des chemins de fer	7-9
Vers un droit ferroviaire unifié entre l'Europe et l'Asie	10-11
Réunion commune RID/ADN/ADN	12-14
Les nouvelles tâches de l'OTIF selon le Protocole de Luxembourg	15-16

Vie de l'OTIF

Retraite de M. Kafka	17
M. Davenne, nouveau Secrétaire général de l'OTIF	18
M. del Olmo, nouveau chef du service juridique	18



Éditorial



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

Cette nouvelle édition du bulletin marque une orientation nouvelle. Ce premier numéro depuis mon élection en septembre 2012 doit à mes yeux permettre de refléter la diversité des activités de l'Organisation. Le bulletin accueillera ainsi l'ensemble de notre production, notamment la partie technique, et c'est pourquoi j'ai souhaité que ce numéro fasse la part belle à un article de fond sur l'interopérabilité technique.

En effet, l'OTIF met en place avec les prescriptions techniques uniformes (PTU) un cadre qui permet des échanges harmonisés de véhicules pour nos États membres. Ces règles ont été profondément renouvelées par l'Union européenne avec la mise en place des entités en charge de la maintenance (ECM), qui sont aujourd'hui opérationnelles dans le monde de l'OTIF.

Ces nouvelles règles vont amener à repenser l'architecture du contrat d'utilisation des véhicules (CUV). En effet, l'OTIF présente la caractéristique unique d'être compétente dans des domaines contractuels (CIM/CIV) et dans des domaines de droit public comme la réglementation technique (PTU/RID). Elle occupe donc une position privilégiée pour régler les questions complexes de responsabilités que pose le fret ferroviaire.

Je souhaite que le bulletin reflète ce rôle d'interface de la réglementation de l'OTIF en offrant un éclairage interdisciplinaire sur le secteur ferroviaire, dont la complexité apparente est pour moi le résultat d'approches très cloisonnées.

François Davenne



1

Le Pakistan adhère à la COTIF

Le 21 février 2013, le gouvernement du Pakistan a déposé une demande d'adhésion à la COTIF

La procédure d'adhésion devrait être conclue d'ici septembre 2013. Le Pakistan deviendra alors le 49^e État membre de l'OTIF.

L'adhésion du Pakistan est liée à l'initiative de l'Organisation de coopération économique (ECO) visant à établir une liaison ferroviaire pour les trains porte-conteneurs reliant Islamabad à Istanbul via Téhéran et pouvant, le cas échéant, être un jour prolongée à la fois vers l'Europe occidentale et vers l'Asie du Sud. Diverses lignes auxiliaires se raccorderont à ce corridor.



Shafqat Ali Khan (Représentant permanent adjoint – Mission permanente du Pakistan auprès des Nations unies à Genève) et Dr. Gustav Kafka (Secrétaire général adjoint de l'OTIF)

Le réseau ferré du Pakistan mesure presque 7'800 km. L'écartement de la voie est majoritairement de 1'676 mm, à l'exception de quelques rares lignes à voie étroite. Il existe également des projets portant en particulier sur l'établissement de liaisons ferroviaires vers la Chine (682 km) et l'Afghanistan (900 km).



L'application des règles de la COTIF permettra le développement du trafic de marchandises entre la Turquie, l'Iran et le Pakistan, grâce notamment à la lettre de voiture CIM, qui facilite grandement le passage des frontières.

À long terme, il apparaît qu'avec l'adhésion du Pakistan à la COTIF, non seulement l'OTIF gagnera un État membre mais toute une région s'ouvrira à elle, région qui pourra à l'avenir profiter du droit de la COTIF.

Eva Hammerschmiedová

2

Programme Jeunes Experts

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a mis en place un programme « Jeunes Experts » afin d'encourager les jeunes professionnels hautement qualifiés à découvrir le travail unique et passionnant de fonctionnaire international.

Les stages proposés se dérouleront au Secrétariat international de l'OTIF à Berne (Suisse), pour une durée de 9 ou 18 mois. Le « Jeune Expert » aura la possibilité de découvrir les différentes activités de l'Organisation, du domaine technique au domaine juridique, ainsi que de participer à diverses rencontres internationales.



Afin d'encourager la diversité culturelle au sein du Secrétariat, l'OTIF encourage les candidatures de jeunes du monde entier.

L'OTIF est actuellement en train de prendre contact avec les différents établissements académiques et souhaite pouvoir rapidement rencontrer ses futurs « Jeunes Experts ». Le premier engagement est prévu pour début septembre 2013.

Pour consulter les Conditions générales du programme, [cliquez ici ! @](#)

Samuel Flückiger





3

Voyage en Turquie du Secrétaire général

La Turquie occupe une place centrale dans les échanges euro-asiatiques. Elle a été au cours des siècles une plaque tournante des échanges mondiaux. En ce sens, il était logique qu'une des premières rencontres bilatérales entre le nouveau Secrétaire général et un État membre prenne place à Ankara.

Les échanges avec M. Karaman, directeur général de TCDD (Chemin de fer de la République de Turquie) ont porté sur l'ambitieux programme de développement du réseau ferroviaire turc dans le cadre du plan 2013 mis en place par les autorités turques. Celui-ci a pour objectif de doubler la taille du réseau ferré et de le moderniser en profondeur.

Par ailleurs, le jour de la rencontre, une loi de libéralisation des chemins de fer était discutée au parlement. Cette loi va séparer le gestionnaire d'infrastructure de l'opérateur et ouvrir ainsi la voie à l'apparition d'opérateurs privés, notamment dans le domaine du fret.

Dans ce cadre, l'OTIF est prête à collaborer étroitement avec TCDD pour assurer, notamment, que la réglementation technique (PTU et ATMF) soit mise en œuvre et appliquée efficacement. Il est en effet de la plus grande importance pour le développement des échanges que la nouvelle réglementation relative aux wagons et à leur maintenance soit appliquée de manière exemplaire.

C'était d'ailleurs l'objet de la deuxième partie de la rencontre qui a permis des échanges extrêmement fructueux entre les cadres de TCDD et les membres de la mission de l'OTIF.

Les quelques photographies qui accompagnent ce texte ne sauraient refléter le chaleureux accueil que la délégation de l'OTIF, composée de monsieur Davenne (Secrétaire général) et de monsieur Leermakers (expert technique), a reçu de la part de nos homologues turcs.



Le mot du Secrétaire général

« C'est avec un très grand plaisir que je me suis rendu à Ankara, car le développement des échanges ferroviaires internationaux repose sur un partenariat fort avec nos États membres, notamment avec ceux qui, comme la Turquie, sans être encore membres de l'UE, ont des liens politiques et commerciaux importants avec l'Europe.

Je voudrais ici remercier M. Karaman et toutes ses équipes pour la parfaite organisation de notre réunion et la qualité des échanges que nous avons pu avoir lors des réunions techniques.

J'ai pu constater à quel point l'OTIF et sa capacité à apporter des règles techniques compatibles avec celles de l'Union européenne intéressait concrètement TCDD, non seulement en tant qu'opérateur, mais aussi à travers son activité de construction et de maintenance des wagons. Les liens qui vont s'approfondir et se formaliser entre l'OTIF et l'Agence ferroviaire européenne apparaissent également comme une source de développement futur.

J'ai pu également constater que, ces dernières années, nous n'avions peut-être pas suffisamment expliqué les évolutions de notre réglementation. Les échanges nombreux et féconds que nous avons eus avec nos collègues turcs, m'incitent à insister à l'avenir sur cette dimension de notre action.

Je voudrais conclure sur l'enrichissement mutuel que permettent de telles rencontres. En effet, l'OTIF a vocation à bâtir des ponts entre la réglementation de l'UE et celle de ses États membres, pour le plus grand bénéfice des transports ferroviaires internationaux. »





Présentation de M. Leermakers, chef de la section technique

La base de la réglementation technique de l'OTIF tient en trois points.

1. Tout d'abord, les véhicules ferroviaires sont admis mutuellement par les États parties, mis en service et entretenus conformément aux règles uniformes et aux procédures contenues dans les APTU et ATMF.

2. Ces règles ont été élaborées au niveau gouvernemental et ont un caractère de droit international.

3. Une séparation stricte entre l'entité qui applique les règles et celle qui vérifie qu'elles sont correctement appliquées est nécessaire et requise par les ATMF.

Le but de l'OTIF est de promouvoir, augmenter et faciliter le trafic international de véhicules ferroviaires. L'UE, quant à elle, a pour but d'atteindre l'interopérabilité des systèmes et l'ouverture du marché commun favorisant une concurrence entre les entreprises ferroviaires. L'objectif est ici la circulation ininterrompue des trains. Les APTU et ATMF ne peuvent être considérées comme identiques aux réglementations européennes mais elles sont compatibles avec elles.

La réglementation technique de l'OTIF est contenue dans les appendices F et G (APTU et ATMF). Le développement des prescriptions techniques uniformes (annexes à la COTIF 1999) est assuré par :

- le WG TECH, qui se réunit trois fois par an et qui prépare les PTU provisoires ;
- la Commission des experts techniques, qui se réunit une fois par an pour valider les PTU provisoires par vote ;
- le Secrétariat de l'OTIF, qui notifie et publie les PTU ;
- les États parties qui sont responsables de l'application en bonne et due forme des PTU.



Le principe de l'acceptation mutuelle des wagons se fait sur une base internationale en respectant trois points. Tout d'abord, pour qu'un nouveau wagon soit admis dans la zone de l'UE, il doit répondre aux exigences de l'UE, ou aux exigences de l'OTIF si celles-ci sont totalement équivalentes. Ensuite, un organisme d'évaluation indépendant, et dans lequel les autres États peuvent avoir confiance, doit valider l'admission technique du véhicule.

Enfin, les nouveaux wagons doivent être admis par l'ensemble des États parties. C'est pourquoi l'application conforme des règles est très importante car elle permet aux États parties d'avoir une confiance mutuelle dans le travail des organismes d'évaluation fait dans les autres États.

En résumé, **l'admission du véhicule** incombe de façon partagée à l'autorité compétente, au fabricant, au souscripteur et à l'organisme d'évaluation.

Par ailleurs, **la mise en opération du véhicule** incombe quant à elle à l'autorité compétente, la compagnie ferroviaire, au détenteur, à l'entité en charge de la maintenance et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle le véhicule circule.

Enfin, M. Leermakers a présenté un bref exposé de la structure de la réglementation relative aux marchandises dangereuses. Il a été rappelé que la version du RID en vigueur peut être téléchargée depuis le site web de l'OTIF (www.otif.org).

Bas Leermakers



4

Retrait de déclaration de non application par la Lettonie, la Roumanie et le Portugal

Dans un instrument délivré le 26 avril 2013, la Lettonie a complètement retiré sa déclaration faite conformément à l'article 42, § 1 de la COTIF, avec effet immédiat.

Le 29 avril 2013, le Secrétariat de l'OTIF a également reçu le retrait de la déclaration de la Roumanie, avec effet au 1^{er} mars 2013.

Enfin, le 13 mai 2013, le Secrétariat a reçu le retrait de la déclaration par le Portugal, avec effet immédiat.

Les États membres de l'OTIF et l'Union européenne ont été informés de ces retraits par circulaire.

L'article 42 de la COTIF prévoit que tout État membre peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas en tout ou en partie un ou plusieurs appendices à la Convention.

La Lettonie, la Roumanie et le Portugal avaient, comme plusieurs autres États membres de l'OTIF et de l'Union européenne, émis une réserve et décidé de ne pas appliquer les appendices CUI, APTU et ATMF.

Ces trois États tirent également avantage du fait d'appliquer à nouveau l'ensemble des appendices à la Convention sur leurs territoires car ils deviennent ainsi États parties à la Convention.

À ce jour, 16 États membres de l'OTIF également membre de l'UE ont retiré leur déclaration. Il s'agit de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de la Finlande, de la Grèce, de la Hongrie, de la Lituanie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, de la Slovaquie et désormais de la Lettonie, de la Roumanie et du Portugal.

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

Etat au 13 mai 2013
Stand 13. Mai 2013
Situation on 13 May 2013

- Tous les appendices de la COTIF (32)
Alle Anhänge des COTIF (32)
All COTIF appendices (32)
- Sans ATMF (1)
Ohne ATMF (1)
Without ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (7)
Ohne CUI/APTU/ATMF (7)
Without CUI/APTU/ATMF (7)
- Sans CUI/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUI/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUI/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- 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)
Rühen der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)

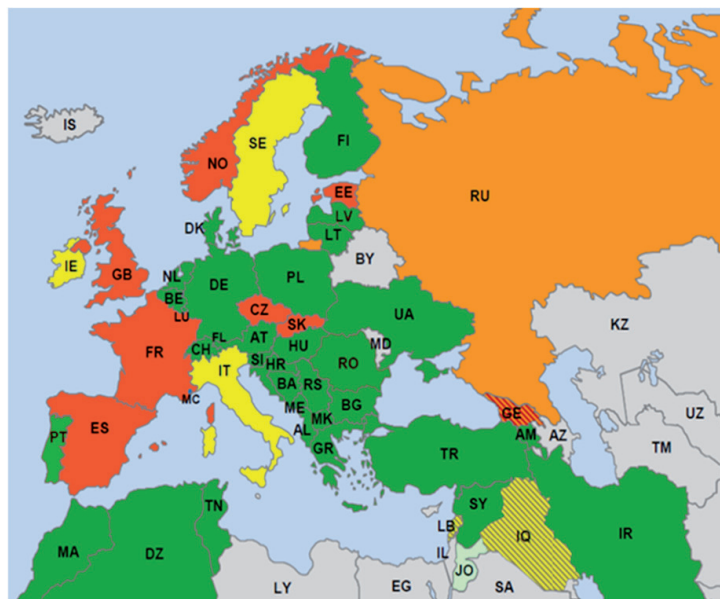




Tableau récapitulatif du champ d'application de la COTIF et ses appendices



État au 13 mai 2013

	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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Pas d'infrastructure ferroviaire (non membre de l'OTIF)
CZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
FR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
IE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Pas d'infrastructure ferroviaire (non membre de l'OTIF)
MC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
RO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} mars 2013
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SJ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
UE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

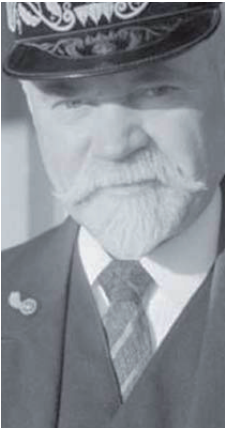
État membre de l'OTIF et de l'UE

État membre de l'OTIF uniquement



5. Les États membres de l'OTIF: la Suisse et les CFF*

Histoire des CFF/SBB/FFS



C'est en 1847 que la première ligne ferroviaire suisse, entre Zurich et Baden (30 km) est mise en service.

Au XIX^e siècle, tous les chemins de fer suisse sont aux mains d'entreprises privées. En raison de leurs intérêts politiques et économiques, ces entreprises construisent des lignes parallèles. Cette concurrence va en mener certaines au dépôt de bilan.

Le 20 février 1898, la population suisse se prononce par votation en faveur de la création d'une compagnie nationale des chemins de fer.

Au matin du 1^{er} janvier 1901, le premier train des chemins de fer d'État relie Zurich à Genève via Berne.

C'est toutefois le 1^{er} janvier 1902 qui marque la naissance officielle des Chemins de fer fédéraux suisses. Depuis leur création, les CFF transportent aussi bien les voyageurs que les marchandises.

En 1999, l'ancienne entreprise d'État CFF acquiert le statut de société anonyme de droit public et ses actions sont détenues en totalité par l'État fédéral.

Réseau ferroviaire suisse

Le réseau des CFF compte plus de 3'138 kilomètres de voies ferrées, 6'077 ponts et 308 tunnels.

Les CFF se divisent en quatre branches distinctes :

1. le transport de passager
2. le transport de marchandises, notamment CFF cargo
3. la gestion de l'infrastructure ferroviaire
4. la gestion du patrimoine immobilier

Pour un aperçu du réseau ferroviaire des CFF, [cliquer ici ! @](#)



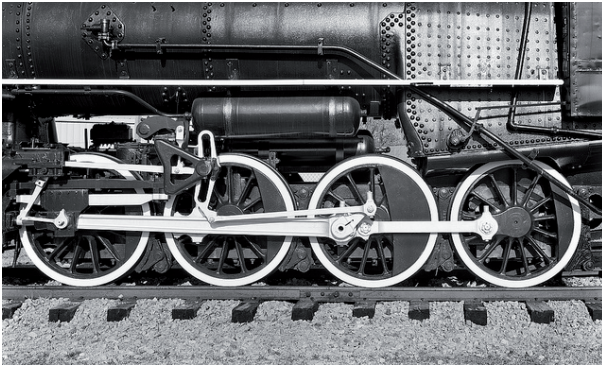
*Les textes, images et documents ont été reproduits avec l'accord des CFF/SBB/FFS.



Évolutions du droit ferroviaire

1. Technique ferroviaire

Un bref historique de l'harmonisation technique des chemins de fer



Croissance économique et transport international sont inextricablement liés. Plus que tout autre mode de transport, les chemins de fer dépendent de la compatibilité technique entre l'infrastructure et les véhicules qui l'utilisent. L'harmonisation est donc indispensable au trafic ferroviaire international.

La première étape d'une telle harmonisation a pris la forme d'un accord international entré en vigueur le 1^{er} avril 1887 et connu sous le nom d'« Unité technique ». Les règles qu'il comportait avaient été préparées par deux sessions de la Conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer en octobre 1882 et juillet 1886, lors desquelles les pays participants avaient étudié et proposé des solutions pour faciliter, d'un point de vue technique, les opérations transfrontalières.

L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie et la Suisse appliquèrent l'Unité technique dès ses débuts, avant d'être rejoints par d'autres pays : la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Grèce, le Luxembourg, la Turquie et la Yougoslavie. À sa création en 1922, l'UIC prit en main l'administration de l'Unité technique, qui établissait des normes pour l'écartement de la voie, les dimensions des véhicules et les signes sur les véhicules (conditions d'agrément).

Les exigences fondamentales valaient pour les locomotives comme pour les voitures et les wagons. Le premier exemple célèbre d'interopérabilité en Europe découlant de cette réglementation est la « clef de Berne », une clef carrée toujours utilisée pour les voitures des trains de voyageurs. Des règles concernant le chargement des wagons et les équipements pour le transport des marchandises de douanes furent ajoutées dans la version de 1938 de l'Unité technique.

Après la Première Guerre mondiale, la plupart des chemins de fer privés furent nationalisés, les processus d'harmonisation et de normalisation, auparavant gérés à l'échelle intergouvernementale, furent repris par les chemins de fer nationaux et l'UIC en devint le principal acteur.

Le trafic international correspond traditionnellement à l'échange de wagons et de voitures.

À chaque frontière, les wagons et voitures sont décrochés de leur locomotive et accrochés à une locomotive différente, exploitée par un exploitant ferroviaire différent. L'échange international de wagons et de voitures ne nécessitait donc que l'harmonisation de ces wagons et voitures et non celles des locomotives et règles d'exploitation. Les règlements correspondants, mais désormais obsolètes, tels que le RIV et le RIC, mêlaient des exigences pour l'interface technique et des spécifications d'exploitation applicables en trafic international.

Tandis que des normes internationales étaient établies pour l'échange des wagons et des voitures, le développement des systèmes de signalisation et de l'alimentation électrique n'était pas coordonné à l'échelle internationale. Ces domaines ne connurent que peu d'harmonisation laissant place à un patchwork de systèmes incompatibles dans une zone aujourd'hui largement englobée par l'UE. Résultat : wagons et voitures peuvent franchir les frontières mais cela demeure souvent impossible pour les locomotives et les rames. Pour des raisons historiques, le degré de compatibilité technique et opérationnelle est en revanche bien plus élevé dans les pays appliquant la réglementation de l'OSJD.

Le défi qu'il s'agit aujourd'hui de relever est de trouver un juste équilibre entre la réglementation imposée par les autorités d'une part et l'harmonisation des solutions techniques par l'industrie du rail et les exploitants d'autre part. Il importe pour cela de créer un cadre réglementaire garantissant une compatibilité technique transfrontalière pour tous les véhicules ferroviaires, y compris les locomotives et les rames, mais n'imposant pas de solutions techniques qui ne seraient pas nécessaires.

Les réglementations de l'OTIF et de l'UE ont transféré le pouvoir réglementaire des entreprises ferroviaires intégrées aux autorités gouvernementales compétentes. De même, l'évaluation de la conformité aux règles n'est plus du ressort des entreprises ferroviaires mais de la responsabilité d'un organisme d'évaluation reconnu et indépendant. Ces principes participent à la création de conditions de concurrence équitables lorsque plusieurs entreprises de transport ferroviaire utilisent le même réseau national. Un juste équilibre entre réglementation et harmonisation devrait ainsi permettre au secteur ferroviaire d'innover et de trouver des solutions optimales pour chaque segment du marché.

L'harmonisation technique et l'interopérabilité en Union européenne

Au début des années 1990, l'UE a mis en place la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires, qui constitua la première étape vers un espace ferroviaire unique de l'UE et une efficacité accrue des transports par le rail. Cette directive disposait que l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport par chemins de fer devaient être gérées séparément, au moins du point de vue comptable. Elle établissait également les bases du droit d'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure des autres États membres.

Les « paquets » ferroviaires consécutifs de l'UE ont poursuivi le développement de ces principes et abouti à l'ouverture des



marchés nationaux (2006) et international (2007) de transport ferroviaire de marchandises ainsi qu'à l'ouverture subséquente du marché du transport international de voyageurs en 2010. Ces « paquets » ferroviaires de l'UE réglementent les conditions d'accès, la définition des responsabilités des différents acteurs et l'interopérabilité. Ils établissent également des conditions d'accès au marché pour les produits ferroviaires, conformément à la « nouvelle approche ».

La directive 2008/57/CE définit l'interopérabilité comme « l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ».

Dans son Livre blanc de 2011, la Commission européenne présentait sa vision d'un espace ferroviaire unique européen et expliquait que cet objectif comprenait la création du marché ferroviaire intérieur (de l'UE), où les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence dans l'un des États membres de l'UE pourraient proposer leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.



De la COTIF 1980 à la COTIF 1999

À la fin des années 1980 et au début des années 1990, de profonds changements ont commencé à toucher la sphère ferroviaire dans la majorité des États membres de l'OTIF. Les conditions politiques, économiques, juridiques et techniques régissant le trafic international ferroviaire n'étaient plus les mêmes qu'en mai 1980, date de la signature de la COTIF 1980.

L'OTIF y réagit en œuvrant pendant quatre ans à la révision de la COTIF 1980, ces travaux aboutissant à la signature du Protocole de Vilnius en 1999, lequel ouvrit la voie à la convention COTIF 1999.

Cette COTIF 1999 tenait compte du grand besoin d'adaptation et d'harmonisation de la réglementation à ces nouvelles conditions. Outre l'adaptation et l'introduction d'autres appendices à la Convention, deux nouveaux appendices techniques ont été introduits avec la COTIF 1999 : l'appendice F (APTU – Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes) et l'appendice G (ATMF – Règles uniformes concernant l'admission technique).

Ces deux appendices ont déjà été révisés à la suite des modifications de la réglementation de l'UE aboutissant aux versions applicables à compter du 1^{er} décembre 2010.

Une courte majorité des États membres de l'OTIF sont également membres de l'UE. La compatibilité des législations de l'UE et de l'OTIF est par conséquent indispensable, bien qu'il existe quelques différences. L'objectif de l'OTIF est de promouvoir, d'améliorer et de faciliter le trafic ferroviaire international, comme le prescrit l'article 2 de la Convention.

La COTIF 1999 est applicable au trafic ferroviaire international et compatible avec le principe d'économie de marché ouverte de l'UE mais n'exige pas la concurrence des chemins de fer.

Les appendices F et G à la Convention visent à faciliter l'autorisation des véhicules dans plus d'un État membre, afin que le véhicule (individuel, pas nécessairement les trains complets) puisse être exploité sur différents réseaux.

De toute évidence, le champ d'application des prescriptions pour la circulation des véhicules est différent de celui des dispositions pour la circulation des trains. En conséquence, l'objet et le champ d'application de la réglementation technique de l'OTIF ne sont pas identiques à ceux de la réglementation ferroviaire de l'UE.

Certaines des différences entre les objectifs de l'UE et de l'OTIF pourraient être résumées ainsi :

- La réglementation de l'OTIF vise à établir un droit uniforme afin de faciliter le trafic ferroviaire international. La réglementation de l'UE, quant à elle, porte également sur les liaisons intérieures.
- À l'inverse du droit de l'UE, la réglementation de l'OTIF n'impose pas d'ouvrir les marchés du transport de marchandises et du transport international de voyageurs à la concurrence.

De nombreux États de l'OTIF non membres de l'UE ouvrent leur réseau de manière similaire, même si les principes d'économie de marché de l'UE ne sont pas inscrits dans la Convention, car certains principes associés à l'ouverture des marchés instaurent un cadre accroissant l'efficacité et présentant des avantages pour tout système ferroviaire.

Ces dernières années, plusieurs pays non membres de l'UE ont également connu une réforme structurelle, passant de chemins de fer intégrés monopoles d'État à des activités ferroviaires plus ouvertes et commerciales. L'un des principes fondateurs des appendices F et G à la Convention est l'acceptation mutuelle des véhicules, lorsqu'ils satisfont à la réglementation de l'UE ou de l'OTIF.

Le véhicule n'est évalué qu'une seule fois avant de recevoir un certificat d'exploitation (en UE, le terme équivalent est « mise en service ») qui sera valide dans tous les États parties de l'OTIF.

À cette fin, l'équivalence pleine et entière entre la réglementation de l'UE, avec les STI, et la réglementation de l'OTIF, avec les PTU, est indispensable. Les spécifications techniques nationales notifiées et dûment justifiées constituent



les seules exceptions.

Avec l'entrée en vigueur du premier jeu de PTU (pour les wagons et le bruit) en décembre 2012, cette équivalence pleine et entière est pour la première fois établie et applicable aux wagons depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999. Il s'agit d'une étape majeure qui apporte un cadre légal clair pour l'admission de wagons de marchandises en trafic international.

Le développement et l'application des PTU

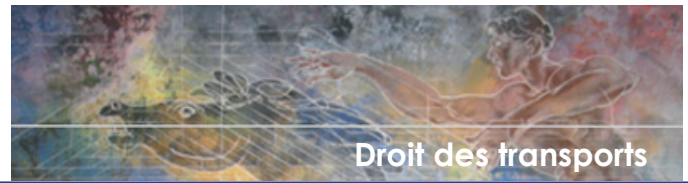
En 2006, l'UE a adopté la première spécification technique d'interopérabilité pour les wagons de marchandises (STI WAG).

Depuis 2008, l'UE travaillait sur une STI WAG révisée devant offrir davantage de flexibilité pour la conception. Le résultat de ces travaux est la STI WAG révisée qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2014. La construction et l'agrément de wagons de type RIV y est toujours autorisée, mais la STI WAG révisée permet également l'utilisation de wagons de différents types de conception. Elle rend obligatoire les exigences essentielles pour l'interopérabilité technique mais n'impose qu'un minimum de solutions techniques, ouvrant ainsi la voie aux innovations.

Pour cette raison, avec son entrée en vigueur, il ne sera plus nécessaire d'équiper tous les wagons de marchandises de systèmes et composants traditionnels, jugés connus de toutes les entreprises de transport ferroviaire les utilisant. Toutefois, il sera toujours permis d'utiliser ces systèmes traditionnels, qui ne constitueront plus qu'un moyen parmi d'autres de satisfaire aux règles.

Depuis l'été 2012, l'OTIF travaille à la révision de la PTU WAG afin de l'harmoniser avec la STI WAG révisée et de conserver l'équivalence pleine et entière entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE sur les wagons de marchandises après le 1^{er} janvier 2014.

Bas Leermakers/ Peter Sorger



2. Droit des transports

1

Vers un droit ferroviaire unifié entre l'Europe et l'Asie

Un pas important a été fait sur la voie de l'unification du droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie avec la signature, lors d'une réunion ministérielle organisée au Palais des Nations à Genève le 26 février 2013, de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin.



Cette déclaration signée par 37 pays constitue l'expression de la volonté politique de ces États de mettre en œuvre la stratégie en cinq points énoncée dans la déclaration afin d'établir des conditions juridiques pour les transports ferroviaires comparables à celles qui existent pour les modes de transports concurrents tels que les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime.

Parallèlement et en complément, ces États ont également invités les entreprises ferroviaires intéressées, les autres parties prenantes et les organisations et associations ferroviaires internationales à poursuivre les travaux relatifs à des conditions générales de transport eurasiatiques (CGT EurAsia).

Ces conditions générales de transport seront élaborées sans modifier le droit existant. Sur le modèle des travaux entrepris pour la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, développée par le CIT et l'OSJD, ces conditions générales rechercheront des dispositions d'application commune susceptibles de couvrir un unique contrat de transport. Cette collaboration fructueuse entre les différentes parties prenantes, qui a fortement impliqué l'OTIF, permet dès aujourd'hui de développer les échanges eurasiatiques.

En 2012, la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS a ainsi été utilisée dans plus de 85 % des transports par conteneur et dans plus de 18 % des transports par wagons isolés en trafic CIM/SMGS. Les statistiques des RZD et des UZ montrent, quant à elles, un triplement de l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, avec une nette tendance à la hausse en 2012.

La CEE/ONU offrira ses bons offices pour faciliter ces travaux et le mandat du Groupe d'experts constitué en 2011 pour élaborer la déclaration commune a été prolongé de deux ans

Déclaration commune de la Commission économique des nations unies pour l'Europe : [cliquez ici ! @](#)

Il axera ses travaux sur les questions suivantes, qui constituent la feuille de route de l'uniformisation du droit ferroviaire :

a) Ensemble unifié de dispositions et règles juridiques transparentes et prévisibles qui seraient applicables aux opérations de transport ferroviaire dans tous les pays concernés et faciliteraient les procédures de franchissement des frontières ;

b) Analyse des conventions existantes pour le transport modal international (transports ferroviaire, routier et aérien, navigation intérieure et transport maritime) et des accords connexes afin d'identifier les dispositions et les procédures importantes pour l'établissement d'un droit ferroviaire unifié ;

c) Unification du droit ferroviaire international afin d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique ;

d) Analyse, afin d'identifier un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié, en s'inspirant de l'expérience des organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (OSJD, OTIF et d'autres) ainsi que des organisations internationales dont les activités portent sur d'autres modes de transport.

L'OTIF se félicite de la signature de cette déclaration et de la poursuite des travaux sur l'uniformisation du droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Tout comme les années précédentes, elle participera activement à ces travaux et apportera toute son expertise en vue de renforcer la coopération dans le domaine du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique.

Iris P. Gries

2

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

Lignes ferroviaires CIV/CIM :

Néant

Lignes maritimes et de navigation intérieure CIV/CIM :

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

CIV [Cliquez ici ! @](#)

CIM [Cliquez ici ! @](#)

Samuel Flückiger



Bibliographie

Publications et liens intéressants

Transport ferroviaire

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires, CIT) , éditions 1/2013 et 2/2013, v. <http://www.cit-rail.org>.

Railway Insider (e-Newsletter), 22.3.2013 – CIT : « *Competition in passenger transport needs a consistent, coherent and stable regulation* » (Conférence « *Optimisation of railway passenger transport services* », Sibiu, 20-21.3.2013) <http://www.railwayinsider.eu/wp/archives/49594>.

Recht der Transportwirtschaft, München, N° 2/2013, p. 41-49 – Das Transportrecht – Stand und Entwicklungslinien (R. Freise).

Autres modes de transport

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3441/2013, p. 12/13 – LTA (lettre de transport aérien). Pas de mention, pas d'action ... (M. Tilche).

Idem, n° 3444/2013, p. 59/60 – Vice de chargement. Qu'en dit la CMR ? (M. Tilche).

Idem, n° 3448/2013, p. 124 – CMR. Quand l'assureur s'en mêle. (M. Tilche) ; p. 127 – Jurisprudence. CMR. Réclamation de l'assureur.

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, n° 138/2012, p. 12 – Für Ro/Ro-LKW gilt Seefrachtrecht. BGH: Haftungsbe-freiung des Spediteurs bei Totalverlust durch Schiffsbrand (J. Kohagen, B. Hector).

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, n 1/2013, p. 3-12 – *The DPD-case: a case for a parcel-specific liability regime?* (W. Verheyen) & p. 82-89 – Hof van Beroep te Antwerpen, arrêt du 31.10.2011 : Services de messageries et CMR.

Transportrecht, Hamburg, n° 3/2013, p. 99-102 – *Unterschiedliche Rechtsprechung in Bezug auf die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung und die Frage der Sperrwirkung von negativen Feststellungsklagen gemäss CMR; ein unglückliches Zusammenspiel* (R. Brunner) & p. 118-120 – Landgericht Krefeld, arrêt du 10.9.2012 ; p. 120-123 – Tribunal fédéral, Suisse, arrêt du 25.9.2012.

Eva Hammerschmiedová



3. RID/ADR/ADN

Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, du 18 au 22 mars 2013)



Du 18 au 22 mars 2013, s'est tenue à Berne, sous la présidence de M. Claude Pfauvadel (France), l'avant-dernière session de la Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2012-2013. 22 États, la Commission européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 11 organisations non gouvernementales y étaient représentés.

Un groupe de travail spécial, mené en parallèle sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni), a été chargé de traiter les documents concernant les questions relatives aux citernes.

Harmonisation avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le RID/ADR renferme un chapitre comportant les prescriptions relatives à la construction et aux épreuves des citernes mobiles. Celles-ci sont des conteneurs-citernes multimodaux pouvant être utilisés dans le monde entier.

Alors que ces prescriptions devaient coïncider avec le chapitre correspondant du Règlement-type de l'ONU, il a été constaté que plusieurs modifications de la 12^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, concernant pour la plupart des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), n'avaient pas été reprises dans l'édition 2003 du RID/ADR. Le groupe de travail sur les citernes a corrigé cette divergence.

Possibles substituts à l'épreuve de pression hydraulique lors du contrôle périodique des citernes pour gaz liquides

Les citernes des wagons-citernes doivent être soumises à un contrôle périodique tous les huit ans, les citernes des véhicules-citernes routiers tous les cinq ans et celles des conteneurs-citernes tous les quatre ans. Ce contrôle comporte entre autres une épreuve de pression hydraulique, à la pression d'épreuve indiquée sur la plaque de la citerne.

L'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés a demandé que des essais non destructifs appropriés et décrits dans des normes (p. ex. les contrôles par magnétoscopie ou par ultrasons) soient autorisés en remplacement de l'épreuve de pression hydraulique. Les motifs donnés sont que les méthodes de contrôle non destructives permettent de détecter des fissures superficielles longues de 3 mm à une profondeur de 1 mm et des fissures sous-jacentes longues de 3 mm et à une profondeur de 2 mm. Des défauts de cette taille passeraient inaperçus lors d'une épreuve de pression

hydraulique ou d'une inspection visuelle normale.

Au terme d'un premier débat au cours duquel les avantages des méthodes de contrôle non destructives ont été reconnus, le groupe de travail pour les citernes a exprimé l'avis que des travaux supplémentaires devraient d'abord être réalisés sur le sujet. Il faudrait entre autres se demander si les contrôles non destructifs ne devraient pas plutôt être prévus en complément des contrôles actuels.

Conception résistante à la pression générée par une explosion comme substitut possible aux dispositifs de protection contre la propagation de flammes (pare-flammes) pour les citernes opérant sous vide

Les citernes à déchets inflammables opérant sous vide avec des pompes susceptibles de produire des étincelles doivent être équipées de dispositifs visant à empêcher le passage immédiat d'une flamme.



Puisque une panne des pompes habituellement utilisées peut entraîner la formation d'étincelles, des pare-flammes doivent être utilisés afin d'empêcher que des flammes ne pénètrent dans la citerne. Pour diverses raisons (risque de pollution, passage d'air réduit, etc.), les pare-flammes constituent un choix techniquement peu judicieux pour les citernes à déchets opérant sous vide.

Pour l'heure, d'autres solutions, comme la conception résistante à la pression générée par une explosion, prévue pour les autres citernes, ne sont pas envisagées pour les citernes à déchets opérant sous vide. Sur la base d'une proposition de l'Allemagne, la conception résistante à la pression générée par une explosion, qui inclut également les tubulures, a été autorisée pour les citernes à déchets opérant sous vide.

Transport de gaz liquéfiés réfrigérés en citernes mobiles

Plusieurs entreprises de transport norvégiennes ont exprimé leur intention d'acheminer en ferroutage du gaz naturel liquéfié dans des citernes mobiles utilisées pour le transport multimodal. Afin que les citernes mobiles puissent également être directement placées dans le circuit de distribution,



RID/ADR/ADN

des pompes hydrauliques doivent être installées et les citernes équipées de brise-flots. Les brise-flots sont nécessaires en trafic routier afin que les oscillations du liquide contenu dans la citerne, lesquelles dépendent du degré de remplissage, ne portent pas atteinte à la tenue de route.

Pour la Norvège, plusieurs questions se sont alors posées :

A. La distribution de gaz liquéfiés réfrigérés en citernes mobiles est-elle autorisée ?

Le groupe de travail a répondu par l'affirmative puisque la définition des « citernes mobiles » n'exclut pas la distribution.

B. Les brise-flots sont-ils autorisés dans les citernes mobiles pour le transport de gaz réfrigérés liquéfiés et, si oui, un nouvel agrément de type est-il nécessaire lorsque des citernes existantes en sont équipées ?

Le groupe de travail a ici aussi répondu par l'affirmative. Les prescriptions de construction pour les citernes mobiles disposent que les brise-flots sont autorisés et sont utilisés afin de diminuer les contraintes dynamiques sur le fond du réservoir au moment des ralentissements. Puisque les brise-flots influent en général sur la conception de la citerne, un nouvel agrément de type est nécessaire.

Normes

Statut des normes citées en référence dans des normes référencées

Ces dernières années, de plus en plus de références à des normes ont été insérées dans le RID/ADR afin de pouvoir se passer du détail des exigences techniques dans le Règlement. L'application des normes auxquelles il est fait référence est obligatoire.

Au Royaume-Uni, la question a été soulevée de savoir si les normes auxquelles il est fait référence au sein même d'une norme (« références normatives ») doivent être respectées ou si d'autres normes ou spécifications peuvent être appliquées à leur place.

La Réunion commune confirme le point de vue du Royaume-Uni selon lequel les normes citées en référence font partie des dispositions réglementaires et doivent également être appliquées, sauf si elles sont en contradiction avec les prescriptions du RID/ADR. Les normes sont développées dans le but de créer des pièces d'équipement sûres et de prescrire une méthode de travail sûre. Étant donné qu'elles s'appuient sur la recherche et l'expérience opérationnelle, il pourrait être risqué de modifier ces exigences.

Propositions de modifications du RID/ADR/ADN

Champ d'application des prescriptions concernant les matières pouvant présenter un risque d'asphyxie si utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement

Les matières ajoutées à un envoi à des fins de réfrigération ou de conditionnement peuvent se concentrer dans l'unité de transport et présenter un risque d'asphyxie pour les personnes ouvrant le véhicule.



C'est la raison pour laquelle des dispositions spéciales tirées du Règlement type de l'ONU ont été reprises dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN.

Étant donné que la neige carbonique, l'azote et l'argon, matières utilisées comme réfrigérants, présentent intrinsèquement un risque d'asphyxie, une marque de mise en garde doit dans tous les cas être apposée sur le véhicule, indépendamment de la quantité de matière présente.

Dans le cas des services postaux, express et par coursier, ne transportant que peu de petits colis sur de courtes distances en milieu urbain, il n'y a en général pas de risque d'asphyxie et il apparaît donc excessif de devoir apposer une marque de mise en garde.

À sa réunion de novembre 2012, le groupe de travail WP.15 de la CEE-ONU consacré à l'ADR a confirmé d'une part que ces dispositions spéciales ne doivent être appliquées que si le risque d'asphyxie est avéré dans l'unité de transport, et d'autre part qu'il appartient aux intervenants (en particulier à l'expéditeur) d'évaluer ce risque en tenant compte des dangers présentés par les matières utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement mais également des quantités concernées et des types de rétention utilisés (vrac, colis).

Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU a pris note de cette approche, qui a reçu le soutien de plusieurs experts. La Réunion commune a décidé de limiter le champ d'application de la disposition spéciale aux cas présentant un risque effectif d'asphyxie.





Le représentant du Royaume-Uni s'est déclaré disposé à engager la mise en place d'un accord particulier multilatéral permettant une mise en application rapide de cette modification.

Marquage des cadres de bouteilles

Les cadres de bouteilles, dont la contenance peut atteindre jusqu'à 3'000 litres, sont constitués de plusieurs bouteilles à gaz attachées les unes aux autres, reliées par un tuyau collecteur et transportés en tant qu'ensemble indissociable.

Sur proposition de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), des modifications visant à clarifier le marquage des cadres de bouteilles ont été insérées dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN. Jusqu'alors, il était simplement indiqué que les prescriptions portant sur le marquage des cadres de bouteilles s'appliquaient uniquement aux bouteilles individuelles d'un cadre et non à une quelconque structure d'assemblage.

Toutefois, une étude réalisée par l'industrie a récemment montré que tous les cadres de bouteilles existants ne pourront satisfaire aux nouvelles prescriptions. L'EIGA a donc demandé qu'une mesure transitoire soit introduite dans l'édition 2015 du RID/ADR/ADN et qu'un accord particulier multilatéral soit conclu pour couvrir la période comprise entre les publications de 2013 et de 2015.

Cette mesure transitoire a été adoptée par la Réunion commune avec diverses modifications. La Belgique s'est dite disposée à engager la mise en place d'un accord particulier multilatéral.

Prochaine session

Du 17 au 27 septembre 2013, la prochaine Réunion commune poursuivra les délibérations sur les modifications 2015 du RID/ADR/ADN. L'accent sera mis sur l'harmonisation avec la 18^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

J. Conrad /K. Guricová



4. Les nouvelles tâches de l'OTIF selon le Protocole de Luxembourg

En novembre 2005, les États membres de l'OTIF réunis à Berne pour la 7^e Assemblée générale ont décidé que l'Organisation prendrait en charge le secrétariat de l'Autorité de surveillance, conformément au projet de protocole à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention) concernant les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (désigné ci-après « Protocole de Luxembourg »).

Adopté le 23 février 2007 à la Conférence diplomatique de Luxembourg, le Protocole de Luxembourg n'est pas encore entré en vigueur. L'article paru dans le Bulletin à cette époque donne de plus amples informations sur ledit Protocole.

Certes, l'article 4, § 1 régissant la prise en charge de nouvelles tâches par l'OTIF et l'article 14, § 2, lettre h) de la COTIF 1999 attribuant la compétence correspondante à l'Assemblée générale n'étaient pas encore en vigueur au moment de la 7^e Assemblée générale, mais ils peuvent être considérés comme fondement juridique. La décision de l'Assemblée générale donnaient à l'époque les trois conditions suivantes :

a) Le Secrétariat de l'Autorité de surveillance bénéficie des immunités usuelles au niveau international contre toute action judiciaire ou administrative et de l'exonération des impôts, ainsi que des autres privilèges prévus dans l'accord conclu avec l'État hôte.

Cette condition est déjà remplie puisque l'article XII, § 6 du Protocole de Luxembourg dispose que l'OTIF (comme organisation) est le Secrétariat de l'Autorité de surveillance. L'accord de siège fixe entre autres les privilèges de l'OTIF et ceux-ci restent inchangés avec l'intégration de nouvelles tâches, mais, pour l'Autorité de surveillance, la question est tout autre (voir plus bas).

b) Les droits à verser au Registre international couvrent les frais du Secrétariat liés à la prise en charge de ces tâches.

Cette condition doit être considérée à la lumière de l'article XVI, § 2 du Protocole de Luxembourg, qui limite ces frais aux « frais raisonnables » du secrétariat.

Selon les premiers projets de textes pour les statuts de l'Autorité de surveillance et le règlement intérieur de ses réunions, les travaux ne seront menés, dans un premier temps, qu'en anglais.

c) Les conditions d'exercice de l'activité du Secrétariat sont réglées dans un accord entre le Comité administratif de l'OTIF et l'Autorité de surveillance du Registre ferroviaire.

Pour visualiser l'ensemble des documents du Protocole de Luxembourg, [cliquez ici!](#) @

Cette condition nécessite de mener des réflexions plus approfondies à la lumière de la COTIF et du Protocole de Luxembourg :

1. L'article 15 de la COTIF, qui définit les tâches du Comité administratif, n'habilite pas cet organe de l'OTIF à conclure des accords avec d'autres organisations internationales.

2. Les conditions d'exécution des activités de Secrétariat de l'Autorité de surveillance selon le Protocole de Luxembourg seront fixées dans les statuts de l'Autorité de surveillance et le règlement intérieur de ses réunions.

3. Pour que ce document soit adopté, il est nécessaire que l'OTIF accepte de prendre en charge les tâches de Secrétariat de l'Autorité de surveillance qui y sont énoncées.

4. Le Secrétaire général, qui est habilité, selon l'article 21, § 3, lettre b) de la COTIF, à représenter l'Organisation à l'extérieur, peut donner l'assentiment de l'OTIF après avoir demandé l'approbation du Comité administratif, aux termes de la décision susmentionnée de la 7^e Assemblée générale.



Les prochaines étapes

a) Conclusion d'un contrat avec le Conservateur

Dès que les négociations entre d'une part, l'équipe mandatée de la PrepCom, composée du président de la PrepCom, de représentants du Secrétariat d'UNIDROIT, du Secrétariat de l'OTIF et du Rail Working group (RWG – Groupe de travail ferroviaire), et d'autre part le Conservateur aboutiront à un contrat prêt à être signé avec le Conservateur, ce contrat devra être présenté à la PrepCom pour approbation.

b) Constitution d'un groupe de travail pour l'établissement de l'Autorité de surveillance

c) Stratégie pour l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg

Pour son entrée en vigueur, le Protocole de Luxembourg requiert le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du quatrième État souhaitant devenir État partie au Protocole.



Luxembourg

Cela signifie que, parallèlement à la mise en place du registre selon les prescriptions du contrat avec le Conservateur et aux travaux d'établissement de l'Autorité de surveillance, il faut œuvrer de manière coordonnée afin que le nombre minimal formellement nécessaire mais aussi le nombre d'États disposant d'un potentiel d'utilisation du registre (quantité d'enregistrements et de recherches avec perception des frais correspondants) permettant de rendre le registre économiquement viable soient atteints en temps voulu.

Le projet actuel de contrat avec le Conservateur prévoit de lancer, immédiatement après la signature, une « stratégie de ratification » soutenant l'élaboration de documents, comme p. ex. des modèles d'instruments de ratification ou d'adhésion, en plus des éventuelles explications du Protocole de Luxembourg, afin d'aider les États considérant ces démarches.

Par ailleurs, des agences de crédit à l'exportation et d'autres institutions semblables doivent être contactées afin de favoriser la création d'incitations financières pour les transactions concernées par le Protocole. Une liaison constante doit être maintenue avec l'État du siège du Registre international (Luxembourg) et il convient de trouver des manifestations, comme des conférences ou des séminaires, où promouvoir le Protocole. Une *Ratification Task Force* indépendante, composée du président de l'Autorité de surveillance, de représentants d'UNIDROIT, de l'OTIF, du RWG et du Registre international ainsi que d'autres représentants désignés par l'Autorité de surveillance, doit contrôler l'ensemble du processus d'entrée en vigueur et fixer une « date cible » pour l'entrée en vigueur du Protocole.





Vie de l'OTIF

1

Départ à la retraite de monsieur Gustav Kafka

De 2007 à la fin avril 2013, monsieur Gustav Kafka fut secrétaire général adjoint et chef du service juridique de l'OTIF. À 65 ans, il part aujourd'hui à la retraite, après une carrière professionnelle réussie.

Avant d'être nommé secrétaire général adjoint en février 2007, il travailla pendant 21 ans au ministère autrichien des Transports, où il finit chef du département en charge du transport de marchandises dangereuses.

Par ce poste, il était déjà lié à l'OTIF, ou plutôt à l'Office central des transports internationaux ferroviaires, puisqu'il participa activement à de nombreuses sessions de la Commission d'experts du RID et de la Réunion commune RID/ADR/ADN et dirigea les travaux de la Commission de révision pour l'élaboration du nouvel appendice C à la COTIF.

Il convient en particulier de rendre hommage à ses activités en tant que chef du groupe de travail pour la refonte juridique du RID, dont la tâche était, dans les années 1990, de dissocier le transport de marchandises dangereuses des CIM et d'élaborer un nouvel appendice autonome lui étant consacré.

Il s'agissait en premier lieu de déterminer quels intervenants, outre l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, avaient des obligations liées au transport de marchandises dangereuses, puis de leur attribuer des obligations précises. Ce n'était pas chose facile car les États membres avaient des avis tout à fait différents sur la question. Finalement, la solution fut d'insérer une disposition supplémentaire permettant aux États membres de répartir différemment les obligations à l'échelle nationale.

Le mérite de M. Gustav Kafka est d'avoir pu, malgré toutes les controverses, établir un texte universellement reconnu et finalement accepté par les États membres qui voulaient au départ appliquer une dérogation nationale.

En tant que secrétaire général adjoint et chef du service juridique de l'OTIF, M. Gustav Kafka a notamment mis au point des solutions juridiques qui ont permis d'harmoniser l'appendice E à la COTIF (CUI) avec les prescriptions de l'Union européenne.



Il a également aidé le service technique à adapter les appendices F (APTU) et G (ATMF) et a alors participé à toutes les étapes du processus, œuvrant dans les groupes de travail, puis à la Commission de révision et enfin à l'Assemblée générale.

L'adoption des appendices E, F et G révisés en 2009 et leur entrée en vigueur en décembre 2010 constituent une étape clé sur le chemin du rapprochement de l'OTIF et de l'Union européenne, qui déboucha en 2011 sur l'adhésion de l'UE à la COTIF. M. Gustav Kafka a été celui qui, au sein du Secrétariat de l'OTIF, a le plus contribué au compromis finalement trouvé, lequel ne fut possible qu'avec la médiation de la Suisse.

Depuis ses premiers jours à l'OTIF, qui concordait avec la conférence diplomatique pour l'adoption du Protocole de Luxembourg, et jusqu'à son départ, Gustav Kafka s'est consacré à un sujet important pour l'OTIF et le secteur ferroviaire : les garanties internationales. Cet instrument facilitera le financement des matériels roulants par des acteurs privés.

Il serait impossible de donner ici une liste exhaustive des questions traitées par Gustav Kafka, mais il convient de noter qu'il a, malgré son départ imminent, continué à consacrer toute son énergie à la préparation de la prochaine révision de la COTIF, qui abordera notamment le sujet de la lettre de voiture électronique, et ses travaux préliminaires seront bien utiles à ses successeurs.



Amical, juste, encourageant, compétent, polyvalent, efficace, respectueux, objectif, humain, cultivé, éloquent, plein d'humour et charmant ne sont que quelques-uns des adjectifs le qualifiant. En tant que fonctionnaire mais aussi en tant qu'homme, il a été respecté et apprécié tout au long de sa carrière, tant pour son expertise juridique que pour son humanisme.

Ses Collègues



2

Monsieur François Davenne, nouveau Secrétaire général de l'OTIF

Quelques dates-clés :

- 1964** : Naissance à Avignon, France
- 1985 – 1988** : École nationale supérieure des Télécommunications – Évry
- 1990 – 1996** : Chef de projet télécommunications par satellites avec les mobiles à France Télécom (transports terrestres, maritimes et aéronautiques)
- 1997 – 1999** : École nationale d'administration (ENA)
- 1999 – 2002** : Chef du bureau des études financières au ministère du Logement
- 2003 – 2004** : Chef du service habitat, aménagement et urbanisme de la direction départementale de la Réunion
- 2005 – 2008** : Chef du service du logement et de son financement à la Ville de Paris
- 2008 – 2011** : Sous-directeur adjoint de la sécurité et de la régulation ferroviaire au ministère des Transports
- Septembre 2011 – fin 2012** : Rapporteur à la Cour des comptes

Monsieur Davenne a été élu en septembre 2012 au poste de Secrétaire général de l'OTIF. Fort de son expérience en tant que représentant français au Comité administratif de l'OTIF de 2009 à 2011, de chef de délégation de la France au sein de l'Assemblée générale de l'OTIF ainsi que d'une carrière diversifiée à des fonctions de haute responsabilité, M. Davenne est en mesure de mettre à la disposition de l'OTIF une expertise technique, financière et juridique pointue.

M. Davenne possède une expérience internationale large, acquise dans des secteurs divers, lui permettant de développer le sens du dialogue et du partenariat. Dans le domaine des télécommunications, il a dirigé des projets faisant intervenir des partenariats internationaux en Europe et en Amérique du Nord. Au ministère des Transports, il fut en charge de la négociation du premier « paquet ferroviaire ».

En tant que représentant de la France au comité Sécurité et interopérabilité (Comité RISC), il a contribué à la production de normes techniques. Enfin, au conseil d'administration de l'Agence ferroviaire européenne, M. Davenne a travaillé sur les sujets budgétaires au sein d'un environnement multiculturel et a proposé une relance de la doctrine technique, soutenue par un grand nombre de délégations.



3

Monsieur Carlos del Olmo Morand, nouveau chef du service juridique



Monsieur Carlos del Olmo Morand (Espagne) succèdera à monsieur Kafka au poste de chef du service juridique.

Monsieur del Olmo Morand a été à multiples reprises membre du Comité administratif. Il a également travaillé au sein de la commission de révision et de la commission des experts techniques. Enfin, il a été arbitre de l'Espagne à l'OTIF.

Plus récemment, il a présidé la 11^e Assemblée générale qui s'est tenue à Genève les 19 et 20 septembre 2012.

Il a occupé plusieurs postes à responsabilités, notamment ceux de conseiller juridique de l'ADIF, de chef des relations internationales et développement de normes à RENFE, et de conseiller du directeur général de la RENFE.

Il a également été avocat à la Cour et membre du Barreau de Madrid.