



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

121^e année : N° 3 / 2013



Sommaire

Actualités

Le Pakistan : 49 ^e État membre de l'OTIF	1
Programme « Jeunes Experts »	1
Retrait de déclaration : Estonie	2

Évolutions du droit ferroviaire

Un bref historique de l'harmonisation technique des chemins de fer	4
Liste des lignes ferroviaires et de navigation intérieure	6
Bibliographie	6
Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	7
3 ^e conférence régionale : Batumi	10

Vie de l'OTIF

Section technique : M. Nešić	11
85 ^e anniversaire de M. Kurt Spera	11



Éditorial



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

L'adhésion à la COTIF du Pakistan, qui devient notre 49^e État membre, est un signe de l'intérêt porté à notre Organisation. Le développement d'un droit ferroviaire uniforme est ressenti comme un besoin fort pour les acteurs du ferroviaire.

De fait, les études récentes de la CEE-ONU sur le transport ferroviaire international de marchandises montrent que les freins au développement des échanges par le fer, qui représentent aujourd'hui moins de 5 % du trafic eurasiatique, résident dans un manque de coordination et dans la multiplicité des régimes juridiques applicables.

L'OTIF s'efforce d'apporter des règles partagées, de la sécurité juridique, et – pour les États qui le veulent – des règles techniques uniformes, que ce soit pour les matières dangereuses ou pour les questions d'interopérabilité. La diversité des articles présentés ici reflète cet esprit de coopération et de partage.

François Davenne



1

Le Pakistan est devenu le 49^e État membre de l'OTIF le 1^{er} septembre 2013

L'adhésion du Pakistan à la COTIF a pris effet le 1^{er} septembre 2013.



Par conséquent, l'OTIF compte à ce jour 49 États membres. L'application des Règles uniformes CIM et l'utilisation de la lettre de voiture CIM simplifie non seulement le trafic de marchandises entre le Pakistan, l'Iran et la Turquie, mais augmente également sa sécurité juridique.

Eva Hammerschmiedová

2

Programme Jeunes Experts

L'OTIF a le plaisir d'accueillir au sein de son Secrétariat international, basé à Berne, les deux premiers stagiaires recrutés par l'intermédiaire du programme «Jeunes Experts».



Monsieur **Ayoub Elkaroubi**, de nationalité marocaine, a intégré le programme dans le domaine de la communication.

M. Elkaroubi a une formation de traducteur (arabe - anglais - français). Il a ensuite accompli un master en études interdisciplinaires européennes à Varsovie, au sein du prestigieux Collège d'Europe.

Il a par ailleurs déjà une expérience professionnelle dans de nombreuses entreprises, fondations ou organisations au Maroc, comme à l'étranger ainsi que d'une expérience académique aux États-Unis.

Enfin, il est à noter que M. Elkaroubi a contribué à la rédaction et à la mise en forme de ce Bulletin des transports internationaux ferroviaires dans le cadre de sa formation au sein de l'OTIF.



Monsieur **Jan Hampl**, de nationalité tchèque, a intégré quant à lui le programme dans le domaine de la technique ferroviaire au sein du service des experts techniques de l'OTIF.

M. Hampl possède une formation d'ingénieur en systèmes des transports. Il a étudié à l'Université technique de Darmstadt, en Allemagne, à l'Université Chung Hua à Taïwan et à l'Université technique tchèque de Prague.

Il possède une expérience professionnelle riche, ayant travaillé tant pour la Computer Science Corporation à Prague que pour les Chemins de fers de la république Tchèque.

Samuel Flückiger



3 Retrait de déclaration de non application par l'Estonie

Dans un instrument délivré le 9 août 2013, l'Estonie a retiré sa déclaration faite conformément à l'article 42, § 1 de la COTIF, avec effet immédiat. 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.

Les États membres de l'OTIF et l'Union européenne (UE) ont été informés de ce retrait par circulaire.

L'Estonie a également retiré sa déclaration faite conformément à l'article 2, § 1 CIV (non-application de l'article 30 CIV). Le retrait prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux États membres, c'est-à-dire le 15 septembre 2013.

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

L'Estonie avait, comme plusieurs autres États membres de l'OTIF et de l'UE, émis une réserve et décidé de ne pas appliquer les appendices CUI, APTU et ATMF.

L'Estonie tire désormais avantage du fait d'appliquer à nouveau l'ensemble des appendices à la Convention sur son territoire et devient ainsi État partie aux appendices APTU et ATMF.

À ce jour, 17 États membres de l'OTIF également membres 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 Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovénie et désormais de l'Estonie.

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



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

État au 1^{er} septembre 2013
Stand 1. September 2013
Situation on 1st September 2013

- Tous les appendices de la COTIF (33)
Alle Anhänge des COTIF (33)
All COTIF appendices (33)
- Sans ATMF (1)
Ohne ATMF (1)
Without ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (6)
Ohne CUI/APTU/ATMF (6)
Without CUI/APTU/ATMF (6)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
- Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhe der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)

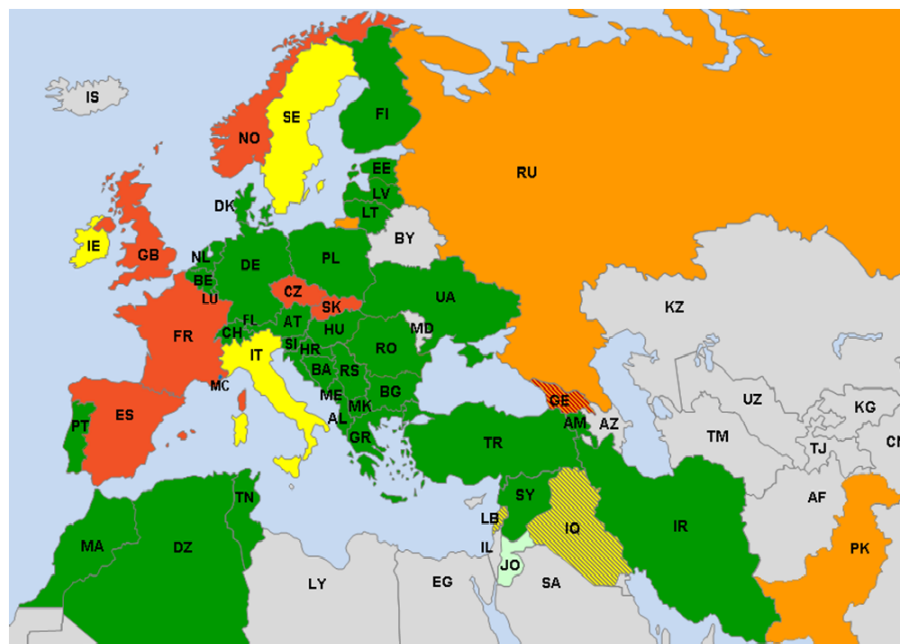




Tableau récapitulatif du champ d'application de la COTIF et ses appendices



État au
1^{er} Septembre 2013

	CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Convention Postales	Commentaires
AL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
BE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 8 février 2012
BA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/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/APT/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 9 août 2013
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/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 APT/ATMF au 1 ^{er} janvier 2013
GR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 13 septembre 2011
HU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 16 février 2012
IR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
IE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
IT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
LV	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 26 avril 2013
LB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
FL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 10 novembre 2011
LU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/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/APT/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} mars 2013
RU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APT/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
PK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

État membre de l'OTIF
et de l'UE

État membre de l'OTIF
uniquement



Évolutions du droit ferroviaire

1. Technique ferroviaire

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



1. Introduction

Le 12 juin 2013, la Commission d'experts techniques a adopté les Prescriptions techniques uniformes pour les wagons (PTU WAG).

Selon l'article 3a des ATMF, l'équivalence pleine et entière des STI et PTU est requise pour l'autorisation unique des véhicules. Cette équivalence au sens de l'article 3a des ATMF a pour la première fois été atteinte pour les wagons avec l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2012, de la PTU WAG 2012¹, équivalente à la STI WAG 2006².

En mars 2013, la Commission européenne a publié la STI WAG révisée³, applicable à compter du 1^{er} janvier 2014. Afin de conserver l'équivalence pleine et entière entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE, la PTU WAG devait donc également être révisée.

Grâce à l'étroite collaboration entre d'un côté l'Agence ferroviaire européenne et de la Commission européenne et de l'autre le Secrétariat de l'OTIF et les États de l'OTIF non membres de l'UE, la PTU WAG révisée a pu être développée. Avec l'entrée en vigueur de la PTU WAG révisée prévue pour janvier 2014, l'équivalence pleine et entière de la STI et de la PTU est garantie pour les années à venir. La PTU WAG révisée est dénommée ci-après « PTU WAG 2014 ».

L'équivalence pleine et entière entre la PTU WAG et la STI WAG, au sens des articles 3a et 6 des ATMF, a pour avantage l'autorisation/admission unique des wagons : les wagons ne faisant pas l'objet de dérogations, construits selon la PTU WAG ou la STI WAG et équipés des solutions définies pour la clôture des points ouverts relatifs à la compatibilité réseau sont admis dans tous les États parties de l'OTIF, membres et non membres de l'UE.

1- A 94-02/3.2011.

2- Décision de l'UE 2006/861/CE telle qu'amendée par les décisions 2009/107/CE et 2012/464/UE.

3- Règlement (UE) no 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE de la Commission.

2. Projet de PTU WAG révisée et responsabilités des acteurs

La teneur et les principes de la PTU WAG 2014 diffèrent de ceux de la PTU WAG 2012. Tandis que la PTU WAG 2012 était très détaillée et laissait peu de possibilités d'innovation, la PTU WAG révisée 2014 est beaucoup plus fonctionnelle et permet ainsi l'optimisation des systèmes techniques. La condition à cette nouvelle liberté technique est que tous les acteurs remplissent leurs obligations respectives.

Les exigences essentielles pour le système ferroviaire sont définies dans la PTU GEN-A. Tous les véhicules, y compris les wagons, doivent satisfaire aux exigences essentielles applicables compte tenu de leur état de fonctionnement nominal.

Le fabricant garantit la conformité à la PTU, qui est contrôlée par l'organisme d'évaluation. Si la PTU est correctement appliquée, l'autorité compétente délivre un certificat d'exploitation.

Le fabricant ou le demandeur rédige le dossier technique du wagon, qui comporte toutes les informations nécessaires pour l'utilisation correcte du wagon, comme les conditions et limites d'utilisation et les instructions concernant la révision, le contrôle, les réglages et la maintenance. Ce dossier technique accompagne le wagon durant sa vie opérationnelle et aide les entreprises ferroviaires et les ECM à remplir leurs obligations pour l'exploitation en sécurité et la maintenance des wagons.

Le détenteur du wagon conserve le certificat d'exploitation auquel est joint le dossier technique, avec les conditions et limites d'utilisation. Son identité doit être indiquée sur chaque wagon au moyen du marquage du détenteur de véhicule (MDV). L'entité en charge de la maintenance veille à garder le wagon dans un bon état de maintenance. Une ECM doit être attribuée à chaque wagon exploité à l'international, conformément aux dispositions de l'article 15 des ATMF. Ceci est contrôlé par l'entreprise ferroviaire exploitant le train, qui ne peut exploiter que des wagons auxquels une ECM est assignée⁴.

Les ATMF disposent que l'entreprise de transport ferroviaire est responsable de l'exploitation sécurisée de ses trains. L'entreprise de transport ferroviaire devrait pouvoir comprendre les limites et conditions d'utilisation de chacun des véhicules qu'elle exploite et déterminer si elle peut les exploiter en conséquence. L'entreprise de transport ferroviaire doit donc faire en sorte de disposer de toutes les informations nécessaires à l'exploitation en toute sécurité des véhicules. Les activités des entreprises ferroviaires doivent être contrôlées par les autorités compétentes des États parties.

3. Conformité avec la PTU WAG

La PTU WAG 2014 donne trois niveaux de conformité :

1- Conformité avec le document principal de la PTU au point 4, qui comporte principalement des exigences fonctionnelles, permettant différentes solutions techniques. L'admission à l'exploitation doit être obtenue séparément par chaque État partie car la PTU WAG révisée comporte un cas spécifique et trois points ouverts, dont la clôture doit être acceptée individuellement par chacun des États parties, par exemple avec l'application des spécifications techniques nationales.

4- Pour les règles relatives aux ECM, voir l'annexe A aux ATMF. Un document explicatif de l'OTIF relatif aux responsabilités des ECM est disponible sur le site internet de l'Organisation.



Si le demandeur choisit la conformité de niveau 2 ou 3, les points ouverts sont clos par des solutions harmonisées, conformément aux dispositions de la PTU⁵.

2- Conformité avec le point 7.1.2 de la PTU (en plus du niveau 1), qui fournit un ensemble de conditions visant à clore les points ouverts, à traiter les cas spécifiques et à utiliser des solutions techniques harmonisées approuvées internationalement, de sorte que la première admission à l'exploitation est valide dans tous les États parties. La conformité avec le point 7.1.2 n'est pas obligatoire mais si elle est donnée en sus de la conformité au point 4, il y a reconnaissance mutuelle de la première autorisation, ce qui la rend valide dans tous les États parties de l'OTIF.

3- Conformité avec l'annexe C (en plus du niveau 2), qui apporte un plus haut degré d'harmonisation technique et constitue le troisième niveau de conformité. La conformité avec l'annexe C n'est pas obligatoire mais remplir ces exigences pourrait constituer le critère de base pour que le requérant déclare un wagon compatible et échangeable avec la flotte existante de wagons RIV⁶.

4- Différences d'application des PTU WAG 2012 et 2014

Pendant la révision de la PTU WAG, de nombreuses solutions techniques autorisées dans la PTU WAG 2012 ont été définies comme exigences fonctionnelles dans la PTU WAG 2014. Ainsi, ces exigences fonctionnelles peuvent être remplies avec les mêmes solutions qu'avant ou avec une autre solution y satisfaisant de manière équivalente. La PTU WAG 2014 comporte également certaines spécifications supplémentaires, par rapport à la PTU WAG 2012, comme par exemple aux points :

- Bogies – solidité (4.2.3.6.1).
- Essieux montés – solidité (4.2.3.6.2).
- Roues – solidité (4.2.3.6.3).
- Essieux – solidité (4.2.3.6.4).
- Boîtes d'essieu/roulements – résistance mécanique / fatigue (4.2.3.6.5).
- Essieux à écartement variable – verrouillage sûr (4.2.3.6.6)
- Frein – exigences de sécurité (4.2.4.2).



5- La conformité de niveau 1 est automatiquement obtenue lorsque la conformité de niveau 2 ou 3 est utilisée, car ces niveaux fournissent des solutions techniques garantissant la conformité aux exigences fonctionnelles du niveau 1.

6- Le premier chiffre du numéro à douze chiffres de ces wagons est 0, 1, 2 ou 3.

Par ailleurs, la PTU révisée renvoie aux normes EN les plus récentes afin de prendre en compte les progrès techniques. À l'inverse, la PTU WAG 2012 renvoyait soit aux normes EN disponibles avant 2005, soit, dans la plupart des cas, à ses propres appendices dans lesquels était reproduit le contenu des fiches UIC disponibles avant 2005.

5- Conclusion

La PTU WAG a été amendée de manière à assurer l'équivalence pleine et entière avec les développements de la STI WAG en UE. Ainsi, les wagons satisfaisant aux dispositions de la PTU WAG 2014 satisfont également à la STI WAG révisée et vice versa. Cela permet la libre circulation⁷ des wagons des niveaux de conformité 2 ou 3 dans tous les États parties de l'OTIF, comme l'explique le point 3 ci-dessus. De plus, la PTU révisée permet les innovations car elle n'impose plus des solutions techniques inutiles ou non optimales.

Bas Leermakers / Peter Sorger

7- Au sens de l'article 6, § 3 des ATMF.



2. Droit des transports

1

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 :

Lignes CIM

Le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Développement urbain (Bonn) a communiqué le 25 juillet 2013, par lettre officielle, la radiation des lignes de navigation suivantes:

- Sassnitz – Baltijsk, exploitée par AB DFDS Seaways Klaipeda (sur ordre de DFDS A/S Copenhague)

- Sassnitz – Baltijsk et Sassnitz – Ust-Luga, exploitées par Anship LLC, Moscou

Les États membres ont été informés par lettre circulaire le 5 août 2013. En raison des ces modifications, les chapitres Allemagne et Russie sont réédités (05.11.2013).

Ces lignes de navigation continuent toutefois à être exploitées par DFDS A/S, Copenhague, et par Black Sea Ferry & Investments LLS, Moscou.

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

En un coup d'oeil

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

CIV [Cliquez ici ! @](#)

CIM [Cliquez ici ! @](#)

Samuel Flückiger

2 Bibliographie

Publications et liens intéressants

Transport ferroviaire

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3465/2013, p. 403/404 – Fret ferroviaire. Entre deux chaises [SNCF et RFF] (M. Tilche et B. Gruau); p. 412 – CIM - Droit d'action et prescription (Jurisprudence – Cour d'appel de Paris, 22.05.2013).

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires, CIT), éditions 3/2013 et 4/2013, v. <http://www.cit-rail.org>.

Erlassungssammlung zum Gütertransport- & Logistikrecht (A. Furrer), Schulthess Juristische Medien AG, Zürich-Basel-Genève 2013, S. 201- 320 – Transportvertrag - Schienentransport.

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, n°3/2013, p. 229-245 – Enlightenment of the European Attitude Towards Passenger Rights: In dubio pro consumatore (M. Pavliha).

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2013, p. 260-265 – Der Güterumschlag im Eisenbahnverkehr (R. Freise).

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 3/2013, S. 20-23 – Finanzrechtliche Aspekte internationaler Eisenbahnbeförderungen. Rechtliche Verfahrensweise zur Beilegung von Streitigkeiten, die aus Güterbeförderungen im internationalen Eisenbahnverkehr resultieren (N. Netschiporemko) [ukrainische Rechtsprechung zu Art. 29 und 30 SMGS].

Autres modes de transport

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3466/2013, p. 423/424 – Déclaration de valeur/Assurance. Éviter les confusions (M. Tilche).

Idem, n° 3468/2013, p. 455/456 – CMR. Pierres d'achoppement (M. Tilche)

Recht der Transportwirtschaft, München, Nr. 6/2013, S. 213-218 – Schadenersatzansprüche im nationalen russischen Transportrecht (A. Boës, A. Frolov).

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2013, p. 213-220 – Adoption of the CLNI 2012 – What has changed compared with CLNI 1988? [Convention on the limitation of liability in inland navigation] (C. Tournaye).

Eva Hammerschmiedová

3. RID/ADR/ADN

1

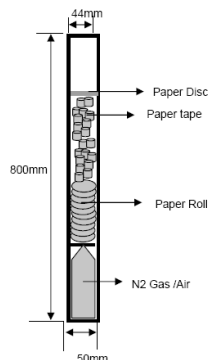
42^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

(Genève, du 3 au 11 décembre 2012)

Du 3 au 11 décembre 2012 s'est tenue la 42^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Il s'agissait de la dernière session de la période biennale 2011/2012 dont les décisions seraient intégrées, dans le cadre d'harmonisation, dans l'édition 2015 du RID/ADR/ADN.

Lanceurs de confettis

Au cours de la précédente période biennale, l'Allemagne avait déjà tenté de faire insérer des dispositions pour de nouveaux types de lanceurs de confettis dans le Règlement type de l'ONU. Les matières pyrotechniques y sont remplacées par un gaz sous pression, contenu dans une cartouche. Lorsque l'utilisateur tourne la partie inférieure du lanceur, un mécanisme ouvre la cartouche à gaz et le gaz (en général de l'air comprimé ou de l'azote comprimé) est subitement libéré, projetant ainsi les confettis à plusieurs mètres.



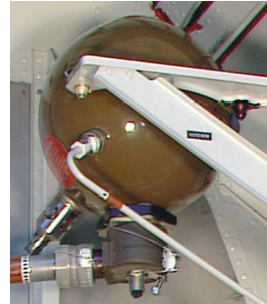
Ces lanceurs de confettis ne contiennent pas de matières explosives et ne peuvent donc être rangés en classe 1. Ils ne correspondent pas non plus aux critères des numéros ONU existants 1002 Air comprimé, 1066 Azote comprimé et 3150 Petits appareils à hydrocarbures gazeux avec dispositif de décharge, car ils ne contiennent pas de gaz inflammables.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'utiliser pour ces lanceurs le numéro ONU 3164 « Objet sous pression pneumatique ou hydraulique (contenant un gaz non inflammable) » et d'ajouter à ce numéro une nouvelle disposition spéciale définissant des conditions spécifiques.

Extincteurs

À l'instigation de l'Allemagne, le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est demandé quels types d'extincteurs relevaient du numéro ONU 1044. Cette question est d'un intérêt particulier pour le transport terrestre européen car le RID/ADR exempte les extincteurs de ses prescriptions à certaines conditions

(s'ils sont fabriqués et remplis conformément aux règlements appliqués par l'État de fabrication, placés dans des emballages extérieurs solides et munis d'une protection contre le déclenchement intempestif). Si cette exemption n'est pas applicable, les extincteurs sont alors soumis à toutes les prescriptions relatives à la construction et aux épreuves des récipients à pression, dont l'application se trouve compliquée par le fait qu'il n'y a aucun renvoi à des normes spécifiques pour les extincteurs et que certaines conditions des normes citées en référence ne peuvent être remplies.



Ci-dessus (de gauche à droite) : Extincteur pour avion / Extincteur composé d'un fût à pression qui ne peut pas rouler et d'une armature : chargé et déchargé à l'aide d'un charriot-élévateur ou d'une grue / Extincteur monté sur roues.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU s'est félicité de la nouvelle définition donnée aux extincteurs relevant du numéro ONU 1044. Il a de plus adopté une disposition spéciale d'emballage autorisant, à certaines conditions, le transport de grands extincteurs sans emballage.

Détecteur de rayonnement neutronique

La détection du rayonnement neutronique revêt une importance primordiale pour l'identification de matières radioactives interdites (p. ex. le plutonium) dans les ports ou aux frontières terrestres. Des systèmes de détection du rayonnement peuvent être utilisés pour scanner les conteneurs et déceler les matières radioactives. Face à la raréfaction de l'hélium 3, il a fallu chercher des alternatives pour la détection des rayonnements neutroniques. Le trifluorure de bore (BF_3) s'est révélé équivalent.

Alors que pour les transports terrestres européens, de tels détecteurs ne sont pas soumis au RID/ADR/ADN, le Règlement type de l'ONU ne prévoit jusqu'à présent aucune exemption aux prescriptions. Sur proposition du *Dangerous Goods Advisory Council* (DGAC – Conseil consultatif pour les marchandises dangereuses), le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de l'insertion d'une disposition spéciale pour le numéro ONU 1008 Trifluorure de bore, laquelle fixe les conditions de transport des détecteurs de rayonnement neutronique. Ces détecteurs, qui contiennent au maximum 1 g de trifluorure de bore, sont exemptés des prescriptions s'ils satisfont à certaines conditions, en particulier d'emballage.



RID/ADR/ADN

Les systèmes de détection du rayonnement peuvent quant à eux contenir jusqu'à 13 g de trifluorure de bore.

Transport de déchets d'emballage contenant des résidus de marchandises dangereuses

En raison de problèmes pratiques résultant de l'application du droit communautaire relatif à la collecte des déchets pour leur élimination, leur recyclage ou leur valorisation, un groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN s'est consacré à la question du transport des déchets d'emballage contenant des résidus de marchandises dangereuses. Le rapport de ce groupe de travail a été directement remis au Sous-Comité d'experts de l'ONU, pour qu'il puisse en premier lieu fixer les bases du trafic intermodal.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a tout d'abord décidé de prévoir un nouveau numéro ONU et d'y associer une disposition spéciale exigeant une autorisation de l'autorité compétente pour le transport de tels déchets d'emballages.

Attribution de groupes d'emballages aux objets

Les matières sont affectées à des groupes d'emballage en fonction du degré de danger qu'elles présentent. Il en va différemment pour les objets. Dans la liste des marchandises dangereuses, un groupe d'emballage est attribué à certains objets mais pas à d'autres.

L'Association du transport aérien international (IATA) s'est demandé si l'affectation des objets à des groupes d'emballage et l'indication du groupe dans le document de transport étaient vraiment nécessaires ou s'il suffisait de fixer dans les instructions d'emballage des prescriptions pour les différents objets.

L'avis du Sous-Comité d'experts de l'ONU était qu'il n'y avait en effet pas de raisons d'attribuer un groupe d'emballage puisque le danger présenté par des objets n'est pas seulement liée à la matière qu'ils contiennent.

Classement et emballage des gaz adsorbés

Habituellement, les gaz sont comprimés ou liquéfiés à haute pression et transportés en bouteilles sous pression. Les gaz comprimés sont particulièrement dangereux car, en cas de défaillance de la bouteille ou des soupapes, de grandes quantités de gaz toxiques, inflammables et/ou corrosifs peuvent être libérées dans l'environnement. En raison de ce risque inhérent, les prescriptions pour les marchandises dangereuses fixent des conditions strictes pour l'emballage et le transport.

Avec la technique d'adsorption des gaz, qui constitue un processus réversible, le gaz est enrichi à la surface d'un matériau poreux conservé dans un récipient en métal. Les forces d'attraction entre l'adsorbant et les molécules de gaz adsorbées modifient grandement les propriétés physiques du gaz. Ces forces engendrent une diminution de l'énergie de chaque molécule de gaz, et par conséquent de la pression par rapport à l'état comprimé ou liquéfié.

À 20 °C, un gaz adsorbé contenu dans un récipient métallique n'est pas sous pression et il faut donc créer un vide pour qu'il soit libéré. Le risque s'en trouve donc sensiblement diminué puisque le facteur déterminant de surpression élevée est éliminé.

Cette technique est d'ores et déjà utilisée pour la livraison de gaz toxiques (p. ex. arsine, phosphine, trifluorure de bore) dans l'industrie des semi-conducteurs.

Sur la base de propositions spécifiques du *Council on Safe Transportation of Hazardous Articles* (COSTHA – Conseil pour le transport en sécurité des articles dangereux), le Sous-Comité d'experts de l'ONU a approuvé l'ajout de 17 nouveaux numéros ONU, comprenant aussi bien des entrées pour des gaz adsorbés spécifiques que des entrées n.s.a. Il a également adopté une définition et une nouvelle instruction d'emballage applicable à tous les gaz adsorbés.

Condensateurs asymétriques

Les condensateurs asymétriques sont des condensateurs électrochimiques dont les électrodes positive et négative sont composées de matériaux différents. Des condensateurs asymétriques types sont les condensateurs au lithium ionique et au nickel-carbone.

Les condensateurs asymétriques se distinguent par une capacité de chargement et de déchargement rapides, une haute densité énergétique et une longue durée de vie et sont utilisés de différentes façons sur les véhicules (récupération de l'énergie de freinage, fourniture d'énergie pour les pics de charge des trains, bus et automobiles) ainsi que pour le stockage des énergies renouvelables.



Ci-dessus : Cellule laminée 2000 F / Module condensateur au lithium ionique

Le transport des condensateurs asymétriques présente les risques potentiels suivants :

– Les condensateurs asymétriques doivent être transportés chargés car si le seuil inférieur de tension n'est pas atteint, ils s'en trouvent endommagés.

– Tout comme pour les condensateurs à double couche, la solution électrolytique des condensateurs asymétriques peut contenir des matières liquides inflammables.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition du Japon de prévoir une nouvelle entrée pour les condensateurs asymétriques, en plus de celle introduite dans les prescriptions en 2013 pour les condensateurs électriques à double couche (UN 3499).



Une disposition spéciale explicative est prévue, dont le libellé correspond à la disposition spéciale applicable aux condensateurs à double couche.

Batteries au lithium endommagées ou usagées

À l'heure actuelle, le Règlement type de l'ONU ne comporte de prescriptions que pour le transport de batteries au lithium neuves et intactes. L'utilisation croissante de telles batteries en construction automobile pose depuis un certain temps la question de savoir comment les batteries au lithium endommagées, lors d'un accident par exemple, peuvent être transportées pour être éliminées ou retraitées. Puisque cette problématique concerne principalement les transports terrestres, la Réunion commune de mars 2012 avait décidé de l'insertion d'une disposition spéciale dans l'édition 2013 du RID/ADR, permettant le transport selon les conditions fixées par l'autorité compétente du pays d'origine.

Après de longues discussions, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a convenu au cours de la dernière période biennale d'associer aux entrées existantes pour les batteries au lithium de nouvelles dispositions spéciales et instructions d'emballage qui réglementent d'une part le transport de batteries au lithium endommagées et d'autre part celui de batteries au lithium usagées. Pour la nouvelle instruction d'emballage applicable aux batteries usagées, le Sous-Comité d'experts de l'ONU s'est inspiré d'une instruction d'emballage spécifique du RID/ADR qui avait été élaborée bien plus tôt pour les besoins du transport de batteries usagées dans les transports terrestres européens.

Lampes contenant de petites quantités de marchandises dangereuses

Avec le développement des lampes à économie d'énergie se pose la question de savoir sous quel numéro les transporter, lorsqu'elles contiennent de petites quantités de marchandises dangereuses. Les prescriptions pour les marchandises dangereuses comportent déjà plusieurs exemptions pour certains cas particuliers :

- Les gaz contenus dans les lampes sont exemptés.
- Les lampes contenant du mercure peuvent être classées sous le numéro ONU 3506 « Mercure contenu dans les objets manufacturés », introduit en 2013.

Des bromures de mercure (ONU 1634), des iodures de mercure (ONU 1638), du sodium (ONU 1428), des composés du thallium (ONU 1707), du gallium (ONU 2803), du potassium (ONU 2257) ou des mélanges de ces matières sont utilisés dans les lampes, en plus des gaz non inflammables et non toxiques, du mercure et des matières radioactives.

La quantité de matière dangereuse contenue dans une lampe varie en fonction de sa puissance. Toutefois, cette quantité est inférieure à 30 mg dans 90 % des cas, atteint 30 mg dans 9 % des cas et ne se situe entre 3 g et 100 g que dans 1 % des cas. À l'exception du potassium et du sodium, toutes les matières peuvent être transportées selon les prescriptions applicables aux quantités limitées.

Les prescriptions pour les quantités exceptées sont applicables aux matières utilisées dans les lampes, sauf le sodium, le gallium, le potassium et le mercure.

Les matières dangereuses se trouvent normalement à l'état solide dans un élément en verre (tube à arc) et adhèrent à la face intérieure de ce tube, où elles restent même si le verre est brisé. Ce tube à arc est contenu dans une ampoule extérieure. D'ordinaire, la lampe est emballée dans un emballage intérieur avec un matériau de rembourrage pour éviter que le verre ne se brise, puis placée dans une caisse robuste.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a finalement décidé de prévoir une prescription générale d'exemption. D'autres options, comme l'association d'une disposition spéciale aux numéros ONU concernés ou au numéro ONU 3363 (Marchandises dangereuses contenues dans des appareils), laquelle aurait alors dû s'appliquer à toutes les lampes contenant des marchandises dangereuses, ont en revanche été rejetées.

Description des étiquettes, plaques-étiquettes, pictogrammes, marquages et marques

À sa dernière session, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a convenu que les dimensions minimales devaient être directement indiquées pour toutes les illustrations des différents éléments de marquages dans les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses. Par ailleurs, la largeur minimale de la ligne apparaissant dans les marges des étiquettes devrait dorénavant être fixée à 2 mm. Si les dimensions ne sont pas spécifiées, il a été décidé que les proportions de toutes les caractéristiques des éléments de marquage doivent à peu près correspondre à celles de l'illustration.

Sur proposition du représentant du Royaume-Uni, qui avait également soumis la proposition originale, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a décidé de prévoir une disposition transitoire pour toutes les étiquettes, plaques-étiquettes et marques, jusqu'au 31 décembre 2016. Il est possible de continuer à exploiter avec le pictogramme utilisé jusqu'à présent les grands récipients pour vrac (GRV) et les grands emballages devant être marqués du pictogramme pour la charge de gerbage maximale autorisée et construits, réparés ou refabriqués avant le 31 décembre 2016.

Session suivante

La 43^e session du Sous-Comité d'experts de l'ONU, première session de la période biennale 2013-2014, s'est déroulée du 24 au 28 juin 2013 à Genève. Les résultats de cette session seront publiés dans le **Bulletin n° 4 / 2013**.

Jochen Conrad / Katarina Guricová

2

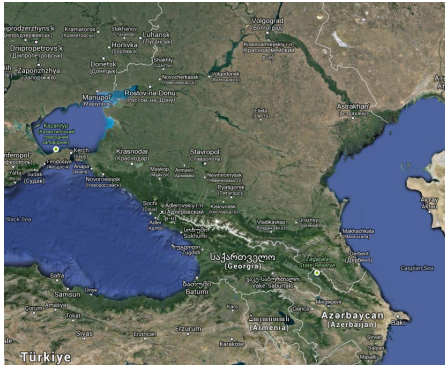
**Troisième conférence régionale pour la facilitation
des échanges commerciaux
et la promotion du corridor de transit du Caucase****(Batumi, 24 et 25 juin 2013)**

Illustration 1: la région Caucasienne (Google Maps).

Organisée par le ministère géorgien de l'Économie et du Développement durable, l'administration fiscale géorgienne, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et l'Agence des États-Unis pour le développement international, cette conférence avait pour objet de faciliter les échanges commerciaux internationaux, d'accélérer les formalités douanières et de promouvoir le corridor de transit de la région du Caucase.

Outre les représentants de la Géorgie et des institutions susmentionnées, des délégués de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, du Kazakhstan, de la Turquie, de l'Ukraine, de la Commission européenne et du Comité international des transports ferroviaires (CIT) étaient également présents.

Dans le cadre d'un groupe de discussion dirigé par M. Evtimov, suppléant du Secrétaire général du CIT, le chef du département RID de l'OTIF a présenté un exposé sur le transport de marchandises dangereuses en trafic fer-mer.

Cette forme de transport multimodal revêt une importance croissante dans la région de la mer Noire et constitue l'une des principales raisons pour lesquelles les États de cette région désirent adhérer à la COTIF, car, à la différence du SMGS et du SMPS, les CIM et les CIV tolèrent que les transports se déroulent sous un seul et unique régime juridique sur les lignes ferroviaires et maritimes.

L'exposé sur le transport de marchandises dangereuses en trafic fer-mer précisait en particulier les manières dont peuvent être gérées dans la pratique les différences entre les prescriptions du RID et de l'annexe 2 au SMGS d'une part, et du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) d'autre part.

Afin d'éviter que ne soient apposées dans les ports des marques supplémentaires pour le transport maritime, le RID et l'annexe 2 au SMGS autorisent, pour les chaînes de transport comportant un parcours maritime, l'utilisation pour le parcours ferroviaire des marques et des plaques-étiquettes prescrites par le Code IMDG.



La Conférence a en outre suggéré que les États bordant la mer Noire concluent, à l'instar du Mémorandum d'accord sur le transport en navires transrouliers de marchandises dangereuses sous conditionnement en mer Baltique, un accord considérant, à certaines conditions, le respect des prescriptions du RID et de l'annexe 2 au SMGS suffisant pour le parcours maritime.

Le Code IMDG admet que l'autorité compétente du port de départ ou de destination ou de l'État du pavillon autorise de telles exceptions. L'Organisation de coopération économique de la mer Noire (Organization of the Black Sea Economic Cooperation, BSEC) pourrait par exemple travailler à l'élaboration de ce mémorandum.

Jochen Conrad / Katarina Guricová



Vie de l'OTIF

1

Nouveau fonctionnaire au sein de la section technique de l'OTIF M. Nešić

La section technique de l'OTIF accueille un nouvel expert technique. **Monsieur Nešić**, de nationalité serbe, est diplômé de l'Université de Belgrade, département des chemins de fers, en ingénierie des transports.

Il est également titulaire de la formation de l'académie diplomatique du Ministère des affaires étrangères depuis 2006 et possède donc un profil résolument international.



M. Nešić a une expérience professionnelle riche au sein de plusieurs Ministères, notamment celui des transports en Serbie et celui des transports et des télécommunications pour la république fédérale de Yougoslavie.

Par ailleurs, M. Nešić connaît bien l'OTIF puisqu'il a été responsable de la coopération technique et légale, ainsi que membre du Comité administratif de l'OTIF pour la république de Serbie.

Il possède enfin une expérience des rencontres internationales et des négociations multilatérales puisqu'il a été coordinateur national pour le projet « Trans European Railway (TER) » de la commission économique des nations unies pour l'Europe (UNECE) ainsi que représentant de la république de Serbie dans de nombreuses réunions dans les Balkans et à l'étranger.

Samuel Flückiger

2

85^e anniversaire de M. Kurt Spera

Le 85^e anniversaire de **M. Kurt Spera**, conseiller honoraire de l'OTIF depuis 1999, le 5 août 2013, nous donne l'occasion de rendre à nouveau hommage, comme nous l'avons fait en 1998 (Bulletin no 4/1998), 2003 (Bulletin no 3/2003) et 2008 (Bulletin no 3/2008), à cet infatigable pionnier qui a joué un rôle capital dans le développement optimal, l'harmonisation et la mise en œuvre uniforme du droit ferroviaire international, aussi bien pour l'OTIF que pour le secteur ferroviaire en général.

Avec sa longue expérience, son esprit vif et sa créativité, M. Kurt Spera est un témoin très précieux, fiable et objectif de la genèse de l'OTIF et du régime juridique dont elle s'occupe. Nous espérons tout particulièrement qu'en sa qualité de président de l'Association internationale des tarifeurs (IVT) et d'expert amplement reconnu, M. Kurt Spera pourra mettre ses connaissances techniques approfondies et sa riche expérience au service des grands projets à venir de l'Organisation que sont le « droit ferroviaire international uniforme » et la révision de la COTIF avec la 25^e session de la Commission de révision.

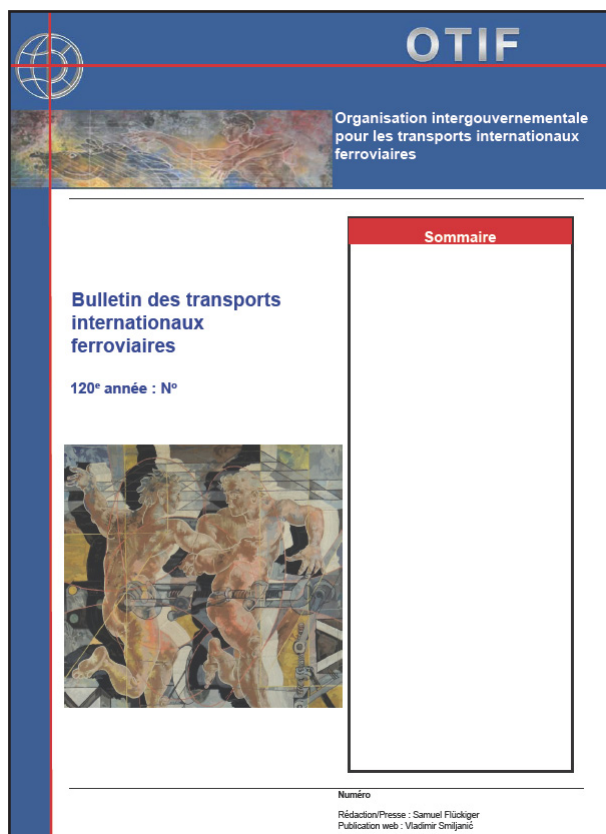


En ce sens, nous remercions une fois de plus M. Kurt Spera de son inlassable engagement pour les objectifs de l'OTIF et des chemins de fer internationaux et nous lui souhaitons de rester en bonne santé, de garder sa vivacité d'esprit et de pouvoir offrir ses précieux services pour de nombreuses années encore.

Gustav Kafka



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