



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

121^e année : N° 4 / 2013



SOMMAIRE

Actualités

Projet Marmaray : un rêve devenu réalité	3
Retrait des déclarations (art. 42 § 1)	5

Évolution droit ferroviaire

ECE pour les wagons	7
43 ^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	10
Un droit eurasiatique unifié	13
Position commune OTIF-OSJD	16
Règles uniformes CIM/CIV/CUV	18
Mise à jour des listes des lignes	20
Jurisprudence: Arrêt du 9 octobre 2013	20



Éditorial



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

Ce bulletin, le dernier de l'année, est l'occasion de faire le point sur les actions de 2013.

En premier lieu, l'OTIF ayant réactivé son partenariat avec l'OSJD, il était nécessaire de donner un coup de projecteur sur nos relations avec cet acteur essentiel pour le développement du transport ferroviaire international. Par ailleurs, la réglementation relative aux entités chargées de l'entretien méritait d'être expliquée et clarifiée, c'est ce à quoi s'attache l'article en page 7. De nombreux États membres et parties prenantes nous ont en effet demandé une synthèse sur ce sujet important qui est à la fois complexe et décisif pour la gestion de l'entretien des véhicules.

Je souhaite aussi que le bulletin soit un instrument de réflexion qui permette à l'OTIF de s'exprimer sur les travaux en cours et de donner sa vision sur la place de l'Organisation dans l'élaboration du droit international des transports. Ainsi, la question d'un droit unifié pour le transport eurasiatique de marchandises et celle de la nature juridique exacte des appendices « contractuels » de la COTIF sont abordées ici sous un angle nouveau.

L'année 2014 verra ainsi la mise en place de la stratégie de notre Organisation. C'est pourquoi je vous invite à vous référer au [nouveau programme de travail pour la période 2014-2015 \(cliquez ici @\)](#), qui a été validé par le Comité administratif de novembre. Il présente sous une forme que j'espère synthétique et attrayante les défis de ces deux prochaines années.

François Davenne



Le projet Marmaray : un rêve devenu réalité



Vidéo de présentation du projet
(cliquez sur l'image)

Le **Marmaray** a été officiellement inauguré le **29 octobre 2013 à Istanbul** avec une cérémonie tenue à la station d'Üsküdar et suivie du voyage du premier train.

Cette cérémonie d'inauguration a eu lieu en présence de M. Abdullah Gül, président de la République de Turquie, M. Recep Tayyip Erdoğan, premier ministre de la République de Turquie, M. Shinzō Abe, premier ministre japonais, M. Victor Ponta, premier ministre roumain, M. Binali Yıldırım, ministre des transports, des affaires maritimes et des communications de la République de Turquie et M. Süleyman Karaman, directeur général des TCDD.

De plus, des représentants de différents gouvernements, organisations et chemins de fer étrangers ainsi que d'entreprises impliquées dans le projet Marmaray étaient également présents.

L'inauguration du Marmaray apporte **une contribution importante au développement du ferroviaire comme mode de transport mondial**. Le Marmaray offre une liaison ferroviaire idéale entre les parties européenne et asiatique d'Istanbul et la première liaison ferroviaire physique entre les deux continents.

Cette liaison du Bosphore permet en effet de relier l'Extrême-Orient et l'Europe occidentale, **de Pékin à Londres**. Ce projet souligne et accentue également l'importance de la position de la Turquie au carrefour de l'Europe, de l'Asie et

du Moyen-Orient, jalon de la route de la soie moderne, ou plutôt des « rails de la soie ».

Le Marmaray, **rêve vieux de 153 ans**, dont les Stambouliotes pourront désormais profiter, a été construit par la direction générale des investissements dans l'infrastructure (AYCM) de la Turquie et son exploitation transférée **aux Chemins de fer de la République de Turquie (TCDD)**. Il s'agit d'un projet de grande envergure, avec un tunnel immergé par 60 mètres de fond, ce qui en fait le tunnel immergé le plus profond au monde, construit avec les techniques antisismiques les plus avancées et tenant compte des dernières exigences de sécurité.

Par ailleurs, le Marmaray a constitué au cours de sa construction un grand centre mondial de formation en ingénierie et pour les instituts scientifiques.

L'objectif de ce projet est de transporter des voyageurs d'un continent à l'autre en 4 minutes seulement, avec une capacité de **75 000 personnes par heure dans un sens** et un train toutes les deux minutes. La part du ferroviaire dans le transport urbain stambouliote passerait ainsi de 8% à 28 %.

Ayoub Elkaroubi
avec l'accord de M. Şirinoğlu
(TCDD Foreign Relations)



Quelques chiffres sur le projet Marmaray :

- **Longueur totale de la ligne : 76,3 km**
- **Partie non immergée : 63 km**
- **Nombre de stations : 37**
- **Longueur des tunnels immergés : 1,4 km**
- **Longueur des tunnels en tranchée couverte : 2,4 km**
- **Nombre de voyageurs à transporter dans un sens : 75 000 / heure**

Pour accéder au communiqué de presse concernant la participation de M. Carlos del Olmo, chef du service juridique de l'OTIF, au 11^e forum turc des transports à Istanbul, [cliquez ici](#) ! @





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

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

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 Slovaquie et de l'Estonie.

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).

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/UV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/UV/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)
Ruhen der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)

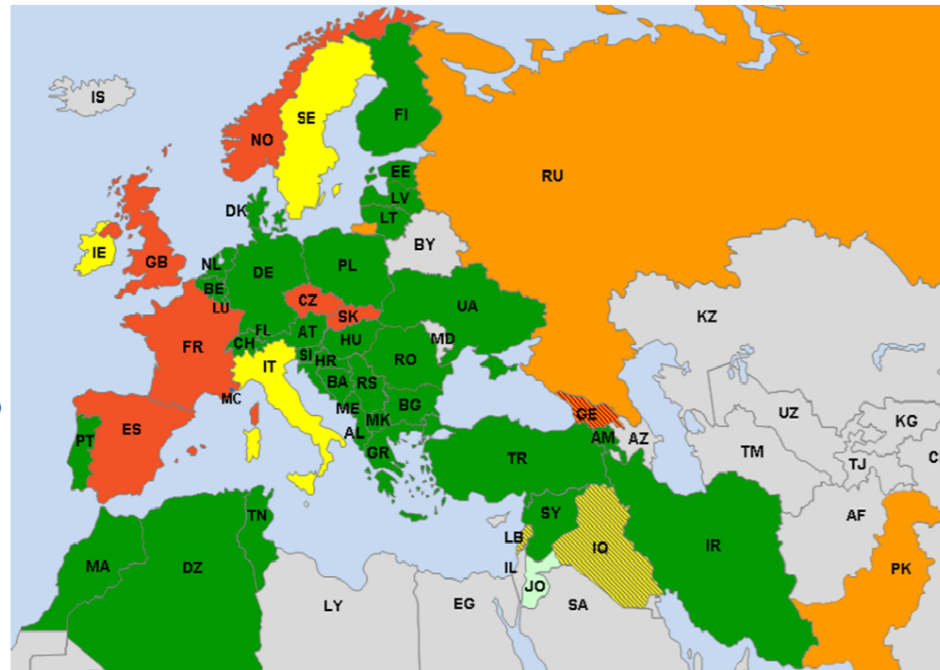


Tableau récapitulatif du champ d'application de la COTIF et ses appendices

	CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Convention non ratifiée	Commentaires
AL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
BE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 8 février 2012
BA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 17 décembre 2012
BG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
HR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
CZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
DK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 9 août 2013
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 26 avril 2013
LV	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Qualité de membre de l'OTIF suspendue
LB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 10 novembre 2011
LU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 11 janvier 2012
MK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
NON	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NOR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} mars 2013
RU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
SI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
UE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement



État au 1^{er} Septembre 2013

- État membre de l'OTIF et de l'UE
- État membre de l'OTIF uniquement



ECE pour les wagons

1. Introduction

Les États membres doivent pouvoir avoir suffisamment confiance en la sécurité de la construction des wagons de marchandises exploités sur leur territoire et en leur bon état de maintenance. À l'exception des contrôles opérationnels de base, il n'est ni réaliste ni efficace d'évaluer entièrement l'état technique de chaque wagon à chaque passage de frontière. Des règles internationales harmonisées pour la construction et la maintenance des wagons sont donc nécessaires.

Auparavant, les accords techniques et de maintenance étaient passés entre les sociétés nationales de chemins de fer dans le cadre du RIV¹. En général, ces sociétés nationales étaient responsables de tous les aspects des chemins de fer, ce qui inclut l'exploitation, la gestion de l'infrastructure, la maintenance, les règles techniques et de sécurité, etc.

Aujourd'hui, les États parties à la COTIF devraient s'appuyer sur deux piliers relevant du droit public pour s'assurer qu'une entreprise ferroviaire peut exploiter les wagons en toute sécurité en trafic international, comme le montre le tableau ci-dessous.

Sécurité de l'exploitation ferroviaire : l'entreprise ferroviaire doit respecter les limites et conditions d'utilisation du wagon	
<p>Pilier 1 : Admission</p> <p><i>Conception technique et construction du wagon</i></p> <p>Les wagons doivent satisfaire aux PTU applicables (WAG et NOI). Leur conformité doit être évaluée et validée par un organisme d'évaluation nécessairement indépendant du fabricant, du détenteur, de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure.</p> <p>La conformité de la conception technique et de la construction est contrôlée par un organisme d'évaluation indépendant au cours du processus débouchant sur l'admission technique. Une fois le wagon admis, sa conformité est gérée par le deuxième pilier.</p>	<p>Pilier 2 : Exploitation</p> <p><i>Bonne maintenance du wagon</i></p> <p>Les wagons se voient assignés une entité chargée de l'entretien (ECE) qui garantit, via un système de maintenance, que les wagons dont elle est responsable peuvent être exploités en sécurité. La conformité du wagon à la réglementation et en matière de sécurité ainsi que son environnement opérationnel et organisationnel doivent toujours être assurés.²</p> <p>L'entreprise ferroviaire ne doit exploiter les wagons que sur une infrastructure qui leur est compatible.</p> <p>La conformité au deuxième pilier doit être conservée.</p>

Le présent document explique la réglementation relative aux ECE dans le cadre du deuxième pilier (cf. Règles ECE de l'OTIF, doc. A.94-30/1.2012 du 1^{er} mai 2012).

2. Les principaux acteurs

Avec la libéralisation du marché ferroviaire en UE et dans d'autres États parties à la COTIF, diverses tâches et responsabilités ont été attribuées différemment. Par exemple, les règles sont maintenant définies et adoptées par les gouvernements et ne sont plus convenues par les chemins de fer. Une entité indépendante doit contrôler leur respect.

¹ Le Règlement international des wagons (RIV – Regolamento Internazionale dei Veicoli) sur l'utilisation des wagons à l'international en Europe a pour la première fois été convenu par les chemins de fer européens en 1922. Il a été remplacé comme accord commercial par le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) en 2006. Depuis son entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2012, la PTU WAG prime sur le RIV, conformément aux dispositions de l'article 11 des APTU.

² (tab) Par exemple, via l'application des méthodes de sécurité communes pour l'évaluation et l'appréciation des risques (PTU GEN-G).

Acteurs de l'exploitation de wagons de marchandises :

- les entreprises ferroviaires, qui exploitent les trains ;
- les détenteurs, qui possèdent ou exploitent les véhicules ;
- l'entité chargée de l'entretien (ECE), qui est responsable de la maintenance du véhicule.

Ces responsabilités peuvent toutes être assumées soit par des entités séparées soit par une seule entité. En trafic international, l'identité du détenteur², de l'ECE et de l'entreprise ferroviaire doit toujours être clairement définie.

Toute organisation satisfaisant les exigences pour les ECE peut être certifiée comme ECE. Par conséquent, un détenteur ou une entreprise ferroviaire peut également être certifié comme ECE.

3. Principes

La fonction d'ECE peut être exercée par toute organisation satisfaisant aux exigences relatives aux ECE, même si c'est une entreprise ferroviaire ou un détenteur. Cependant, les responsabilités de l'ECE doivent toujours être identifiées séparément et certifiées par un organisme de certification indépendant. (La partie 4 du présent document explique les exigences liées à l'organisme de certification des ECE.)

Une fois certifiée, l'ECE doit être contrôlée au moins une fois par an. L'autorité compétente de chaque État partie supervise les ECE.

La capacité d'une ECE à accomplir ses tâches et obligations doit être confirmée par un organisme d'évaluation indépendant, reconnu par un des États parties de l'OTIF.

L'article 15, § 3, des ATMF dispose qu'un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. Les wagons utilisés en trafic international sont généralement exploités par différentes entreprises ferroviaires, tandis que l'ECE reste la même. Les règles ECE aide ces entreprises ferroviaires à assumer leurs responsabilités de manière pratique.

C'est à l'entreprise ferroviaire qu'il incombe de contrôler qu'une ECE³ est bien attribuée à chacun des wagons qu'elle exploite. Si c'est le cas, l'entreprise ferroviaire peut supposer que les wagons sont bien entretenus. Si le contrôle révèle un problème, l'entreprise ferroviaire doit recourir aux procédures de résolution de problème mises **en place ou refuser** de poursuivre l'opération de transport.

² Le détenteur de chaque wagon est identifié grâce au marquage de détenteur de véhicule (MDV), qui est un code de trois à cinq lettres inscrit sur le wagon.

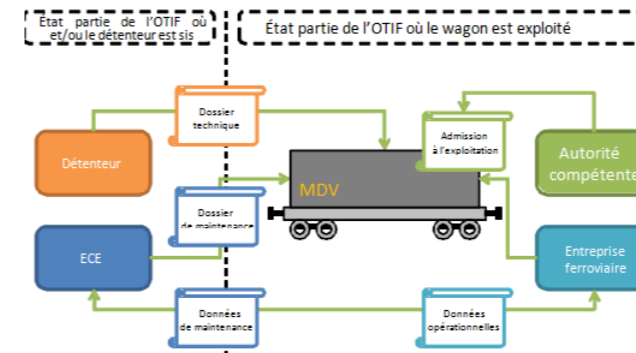
³ Le registre national des véhicules (RNV) peut servir de source d'information à l'entreprise ferroviaire pour vérifier si une ECE est attribuée à un wagon. Cependant, comme le RNV n'est pas un registre opérationnel, il ne peut être considéré comme une preuve.

Avant d'exploiter un wagon en trafic international, il incombe à l'entreprise ferroviaire de contrôler qu'une ECE lui est bien assignée, comme l'exige la réglementation.

L'ECE et l'entreprise ferroviaire exploitant le wagon doivent impérativement échanger des informations. Toute entreprise ferroviaire a la responsabilité de fournir des informations à l'ECE sur les performances d'exploitation (km, tonne.km), les dysfonctionnements, les accidents, les réparations, etc. des wagons.

L'ECE doit disposer de procédures pour la réception et l'utilisation des données transmises par les entreprises ferroviaires et pour la communication de données pertinentes pour l'utilisation des wagons. Les bases de données opérationnelles, comme les RSRD⁴ et la WIMO⁵, peuvent aider les ECE et les entreprises ferroviaires à échanger ces données.

Le graphique suivant illustre le processus d'échange d'informations et ses acteurs principaux.



Les ECE doivent échanger des informations sur les performances d'exploitation et l'état technique des wagons avec toutes les entreprises ferroviaires qui les exploitent. Les modalités d'échange d'informations devraient être définies par des accords contractuels.

En pratique, les ECE n'ont souvent pas d'accord contractuel avec les entreprises ferroviaires. Dans ce cas, des accords contractuels entre le détenteur et l'entreprise ferroviaire devraient garantir l'échange des informations requises⁶.

4. Organisation et exécution des responsabilités

C'est un organisme de certification des ECE indépendant qui doit évaluer et certifier si un organisme peut devenir une ECE. Ces organismes de certification des ECE indépendants doivent satisfaire au moins aux critères établis dans l'annexe II des règles ECE de l'OTIF. Il peut s'agir d'une entité gouvernementale ou d'une société privée. Les règles ECE de l'OTIF stipulent que tout État partie doit notifier au Secrétaire général de l'OTIF les organismes de certification sis sur son territoire.

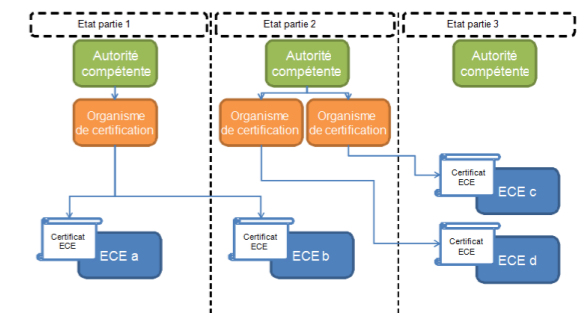
⁴ Bases de données de référence du matériel roulant
⁵ Base de données opérationnelle des wagons et des unités intermodales
⁶ Échange d'informations tel qu'en dispose l'article 5, § 2 et 3, du règlement ECE

Une liste des organismes de certification et des ECE certifiées sis dans les États parties non membres de l'UE est publiée dans le registre ECE sur le site internet de l'OTIF. Les entrées de l'UE apparaissent dans la base de données ERADIS, accessible via le site internet de l'ERA.

Tous les ECE et organismes de certification des ECE sont enregistrés soit sur le site de l'ERA soit sur celui de l'OTIF.

Les États parties ne sont pas obligés d'avoir un organisme de certification des ECE sur leur territoire puisque les ECE candidates peuvent recourir aux services d'organismes de certification des ECE d'autres États parties. L'application des règles ECE n'est pas conditionnée par l'existence d'un organisme de certification des ECE dans un État particulier.

Les ECE enregistrées et les organismes de certification des ECE peuvent œuvrer à l'international.



Le diagramme ci-dessus montre que les États parties peuvent avoir un, plusieurs ou aucun organisme de certification. Ces organismes sont également aptes à évaluer et certifier des ECE candidates à l'étranger.

5. Fonctions d'une ECE

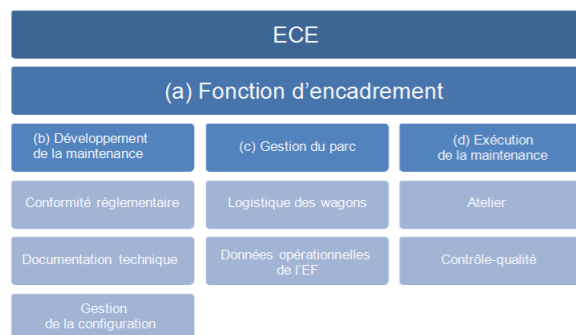
À chaque wagon doit être assignée une ECE. L'ECE assume l'entière responsabilité de la maintenance du wagon. Toutefois, cela ne signifie pas que l'ECE doive exercer elle-même toutes les fonctions d'une ECE : elle peut en externaliser certaines, sous sa propre responsabilité. Les règles ECE fixent les fonctions suivantes :

- la fonction d'encadrement (a), qui consiste à superviser et coordonner les fonctions (b) à (d) et ne peut être externalisée ;
- la fonction de développement de la maintenance (b), qui consiste à prendre en charge la gestion de la documentation de maintenance, ce qui inclut la gestion de la configuration, par exemple pour le suivi des informations de maintenance des éléments de chaque wagon ;
- la fonction de gestion de la maintenance du parc (c), qui consiste à gérer le retrait des wagons pour les opérations de maintenance et leur remise en service après ces travaux ;
- la fonction d'exécution de la maintenance (d), qui consiste à assurer l'entretien technique requis d'un wagon ou de ses composants.



Même si elle peut externaliser certaines fonctions, l'ECE conserve la responsabilité finale du résultat de toutes les activités sous-traitées.

Le diagramme suivant illustre les différentes fonctions (a) à (d) englobant les activités des ECE.



6. Les règles ECE de l'OTIF par rapport au règlement UE

Les règles ECE de l'OTIF sont équivalentes au règlement UE correspondant¹. En d'autres termes, les ECE certifiées selon le régime de l'UE sont équivalentes à celles certifiées selon celui de l'OTIF. Les organismes de certification des ECE peuvent également évaluer et certifier les ECE dans tous les États parties de l'OTIF, qu'ils soient sis en UE ou hors UE.

Les « certifications volontaires », qui sont valides en UE conformément aux dispositions de l'article 12, § 6, du règlement UE, ne sont pas reconnues au titre des ATMF. Les certifications volontaires ne satisfont pas à la condition de l'article 15, § 2, ATMF stipulant que les certificats ECE doivent être délivrés par des contrôleurs externes.

Une ECE doit être attribuée à tous les wagons utilisés en trafic international en dehors de l'UE (y compris les wagons provenant de l'UE). Les certifications volontaires des ECE ne sont pas valides à l'OTIF.

Par ailleurs, l'article 7, § 8, du règlement UE définit les relations entre le système de gestion de la sécurité (SGS) des entreprises ferroviaires et les responsabilités des ECE. Cet article permet que la capacité d'ECE des entreprises ferroviaires de l'UE qui effectuent elles-mêmes la maintenance des wagons soit évaluée dans le cadre de la certification SGS. Puisqu'il n'existe pas à l'OTIF d'exigences harmonisées pour le SGS, cela n'est pas possible pour les entreprises ferroviaires hors UE.

7. Mise en œuvre

Les règles ECE de l'OTIF sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2012 et seront mises en œuvre par étapes successives. En voici certains jalons :

- A. Pour le 1^{er} août 2012 :
- Les États parties doivent notifier au Secrétaire général de l'OTIF les organismes de certification sis sur leur territoire.
 - Les organismes de certification sont autorisés à émettre des certificats sur la base du droit national équivalent aux règles ECE de l'OTIF ou du mémorandum d'accord.² Ces certificats expirent au 31 mai 2015 au plus tard.
- B. Pour le 31 mai 2014 :
- Des certificats pour les ateliers de maintenance détenant la fonction d'exécution de la maintenance (pas les autres fonctions) peuvent être émis sur la base du droit national équivalent aux règles ECE de l'OTIF. Ces certificats expirent au 31 mai 2017 au plus tard.
- C. À compter du 1^{er} août 2012 :
- Tous les certificats ECE (nouveaux ou renouvelés) doivent être délivrés par un organisme de certification, conformément à la réglementation ECE.
- D. À compter du 31 mai 2013 :
- Toutes les entités en charge de la maintenance des wagons doivent être certifiées conformément à la réglementation ECE.

8. Résumé

Une ECE est une entité qui a l'entière responsabilité de l'état de maintenance d'un wagon.

Les ECE sont évaluées et certifiées par des organismes de certification indépendants, conformément aux règles ECE. Depuis le 31 mai 2013, toutes les ECE doivent être certifiées conformément aux règles ECE.

Une ECE doit être attribuée à tous les wagons exploités à l'international. L'entreprise ferroviaire exploitant un train doit contrôler que c'est bien le cas et ne peut exploiter que des wagons auxquels une ECE est assignée.

Les entreprises ferroviaires et les ECE doivent échanger des informations sur les wagons. Des bases de données électroniques peuvent être utilisées pour ces échanges.

Peter Sorger / Bas Leermakers

² Memorandum of Understanding establishing basic principles of a common system of certification of entities in charge of maintenance for freight wagons (« Mémorandum d'accord établissant les principes de bases d'un système commun de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret »), signé par plusieurs États membres de l'UE et la Suisse

Principales dispositions adoptées lors de la 43^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, du 24 au 28 juin 2013)

Du 24 au 28 juin 2013, a eu lieu la 43^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Jeff Hart, Chef du département des matières dangereuses au ministère de transport (Royaume-Uni), à laquelle étaient représentés 22 États disposant du droit de vote, 3 États observateurs et 30 organisations non gouvernementales. Étant donné que toutes les décisions du Sous-Comité d'experts de l'ONU se répercutent sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses de tous les modes de transport, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y étaient également représentées. Cette session était la première de la période biennale 2013-2014, dont les décisions seraient reprises par l'OTIF dans l'édition 2017 du RID et par la CEE-ONU dans l'ADR et l'ADN 2017, dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

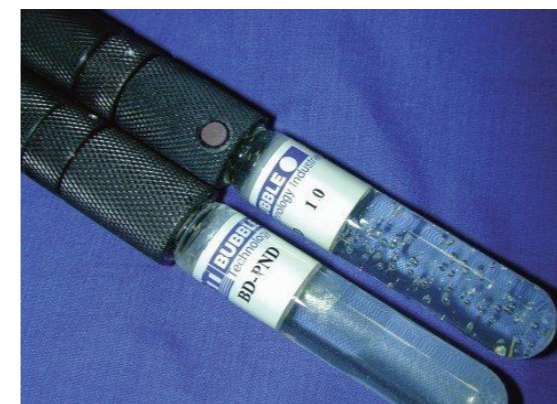
Étant donné que, pour des raisons pratiques, il n'est pas possible de fabriquer les détecteurs selon une norme reconnue applicable aux récipients à pression et qu'ils doivent donc être transportés en vertu d'autorisations spéciales, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a approuvé l'insertion d'une disposition spéciale, comportant des exigences relatives aux récipients à pression, à l'emballage et à la documentation.

Mesures transitoires pour le marquage des condensateurs (numéros ONU 3499 et 3508)

Le numéro ONU 3499 CONDENSATEUR électrique à double couche (avec capacité de stockage d'énergie de plus de 0,3 Wh) a été inséré dans l'édition 2013 du RID/ADR avec la disposition spéciale 361 y afférente. L'édition 2015 du RID/ADR comprendra également comme nouvelle entrée le numéro ONU 3508 CONDENSATEUR ASYMÉTRIQUE (avec capacité de stockage d'énergie de plus de 0,3 Wh) et la disposition spéciale 372. Les « super-

Détecteurs de rayonnement

Au cours de la discussion concernant les détecteurs de rayonnement neutronique contenant du trifluorure de bore de numéro ONU 1008 et pour lesquels la nouvelle disposition spéciale 373 a été insérée dans l'édition 2015 du RID et de l'ADR, le Sous-Comité a constaté que certains détecteurs de rayonnement employaient d'autres gaz comme moyen de détection et qu'ils devraient également être mentionnés dans les prescriptions.



Ces détecteurs contiennent en général des gaz comprimés non inflammables et non toxiques, à savoir les gaz des numéros ONU suivants : 1006 Argon comprimé, 1013 Dioxyde de carbone, 1046 Hélium comprimé, 1056 Krypton comprimé, 1065 Néon comprimé, 1066 Azote comprimé, 2036 Xénon et 1956 Gaz comprimé, n.s.a.



condensateurs » sont des condensateurs disposant d'une capacité de chargement et de déchargement rapide, d'une haute densité énergétique et d'une longue durée de vie et sont de plus en plus utilisés pour 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.

Les deux dispositions spéciales prévoient entre autres que la capacité de stockage d'énergie en Wh doit figurer sur les condensateurs. Étant donné que ce marquage n'apparaît pas sur la plupart des condensateurs de numéro ONU 3499 construits avant l'entrée en vigueur de l'édition 2013 du RID/ADR et que la situation sera probablement identique pour les condensateurs de numéro ONU 3508 qui seront introduits dans l'édition 2015 du RID/ADR, une mesure transitoire a été ajoutée aux dispositions spéciales, sur proposition du Japon, selon laquelle l'obligation de marquage ne concerne respectivement que les condensateurs fabriqués après le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2015.

¹ Règlement (UE) no 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) no 653/2007



Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a prié les organisations responsables des prescriptions pour les marchandises dangereuses pour chaque mode de transport d'insérer cette disposition transitoire dans leur prochaine édition révisée.

Durée de vie des bouteilles à gaz composites

Les bouteilles à gaz composites sont fabriquées conformément aux normes ISO 11119 1:2002, ISO 11119-2:2002 et ISO 11119-3:2002, citées en référence dans le RID/ADR. L'application de ces normes est toutefois limitée par deux notes, l'un prescrivant que les bouteilles à gaz composites doivent être conçues pour une durée de service illimitée, l'autre disposant qu'après les quinze premières années de service, les bouteilles peuvent être agréées pour prolongation de service par l'autorité compétente responsable de leur agrément d'origine.

L'avantage des bouteilles à gaz composites est leur faible poids. L'industrie gazière est d'avis que la prescription selon laquelle les bouteilles doivent être conçues pour une durée de service illimitée débouche sur des exigences de conception inutilement strictes et imposant une plus grande épaisseur de matériau et donc un poids plus élevé. Les avantages économiques et techniques par rapport aux bouteilles traditionnelles s'en trouveraient donc réduits.

Tout comme les normes européennes EN 12245 et EN 12257, les normes ISO susmentionnées tolèrent quant à elles des modèles types conçus pour différentes durées de service minimales supérieures à 10 ans, d'un poids inférieur et économiquement plus avantageux.

Sur proposition d'un groupe de travail, le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté des prescriptions supplémentaires autorisant la conception de bouteilles pour une durée de vie plus courte. Les marquages supplémentaires suivants sont prévus pour les bouteilles à gaz composites :

- pour toutes les bouteilles à gaz composites :
- la date de fabrication (déjà requise) ;
- pour les bouteilles à gaz composites dont la durée de vie nominale est **limitée à 15 ans** :
- la durée de vie nominale, indiquée par l'année et le mois de la dernière utilisation, précédée de la mention « FINAL » ;
- pour les bouteilles à gaz composites dont la durée de vie nominale est limitée mais supérieure à 15 ans :
- la durée de vie nominale, indiquée par l'année et le mois de la dernière utilisation, précédée de la mention « FINAL »,

- la durée de service initiale, indiquée par une date (année et mois) ultérieure de 15 ans à la date de fabrication et précédée de la mention « SERVICE ». Cette marque de la durée de service initiale est à recouvrir définitivement une fois que le modèle type d'origine a été soumis au programme d'épreuves de la durée de service et que celui-ci a démontré que les bouteilles fabriquées conformément au modèle type restent sûres jusqu'à la fin de leur durée de vie nominale. Une fois que le modèle type d'origine a satisfait aux exigences du programme d'épreuves de la durée de service, il n'est plus nécessaire d'indiquer la durée de service initiale sur les bouteilles produites par la suite ;

- pour les bouteilles à gaz composites à **durée de vie nominale illimitée** :

- la durée de service initiale (voir précisions ci-dessus pour les bouteilles à gaz composites dont la durée de vie nominale est limitée mais supérieure à 15 ans).

Instruction d'emballage pour le transport de gaz adsorbés

Des prescriptions relatives au nouveau groupe des gaz adsorbés seront introduites dans l'édition 2015 du RID/ADR. Il s'agit de gaz enrichis à la surface d'un matériau poreux conservé de façon permanente dans un récipient en métal. Les forces d'attraction entre l'adsorbant et les molécules de gaz adsorbées 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. Au total, 17 nouveaux numéros ONU pour les gaz adsorbés seront ajoutés dans le tableau des marchandises dangereuses du RID/ADR, ainsi que des prescriptions relatives au transport, à l'emballage et aux épreuves. La nouvelle instruction d'emballage applicable aux gaz adsorbés dispose que les bouteilles utilisées doivent satisfaire au chapitre 6.2 et à la norme ISO 11513:2011 ou ISO 9809-1:2010.

Selon les estimations du Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA – Conseil pour le transport en sécurité des articles dangereux), environ 160 000 bouteilles pour gaz adsorbés actuellement utilisées ne pourront plus l'être avec les nouvelles prescriptions, malgré une attestation de sécurité favorable.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a suivi une proposition du Royaume-Uni consistant à modifier l'instruction d'emballage de telle façon qu'il soit possible de continuer à utiliser, pour le transport de gaz adsorbés, les bouteilles fabriquées avant l'entrée en vigueur de la nouvelle instruction.

Contrôle de l'épaisseur des parois des réservoirs

Dans un document, le représentant de l'Espagne avait souligné que ces dernières années, des épaisseurs de paroi inférieures au seuil admis avaient été constatées sur des citernes mobiles. Il proposait de prescrire le contrôle de l'épaisseur de paroi pendant les épreuves périodiques. Étant donné que le contrôle de l'épaisseur de paroi coûterait 6 000 \$ par citerne, selon les données de l'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO), le Sous-Comité d'experts de l'ONU est convenu de prescrire un contrôle de l'épaisseur de paroi, dans les cas où des signes de diminution de l'épaisseur de paroi ont été constatés pendant l'examen intérieur et extérieur.

Chargement en commun d'explosifs et de nitrate d'ammonium en émulsion, suspension ou gel

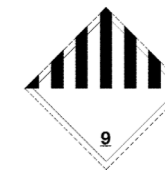
Le RID/ADR permet le chargement en commun d'explosifs et de nitrate d'ammonium des numéros ONU 1942 et 2067, à condition que l'ensemble soit considéré comme formé d'explosifs de mine de la classe 1, aux fins du placardage, du chargement et de la charge maximale admissible.

Pour les travaux à l'explosif, le nitrate d'ammonium en émulsion, suspension ou gel (ONU 3375), dont les propriétés sont semblables à celles des numéros ONU 1942 et 2067, est également souvent utilisé. Bien que l'ADR autorise le chargement en commun du numéro ONU 3375 et d'explosifs de mine sur les unités mobiles de fabrication d'explosifs (UMFE), il n'y a pas jusqu'ici d'autorisation générale du chargement en commun dans le RID/ADR.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a approuvé la proposition de la Suède de considérer le numéro ONU 3375 de la même façon que les numéros ONU 1942 et 2067 et d'étendre en conséquence les prescriptions pour le chargement en commun du RID/ADR.

Signalisation appropriée des dangers pour la classe 9

Une seule étiquette de danger est employée pour la classe 9, qui comprend pourtant des matières et objets dangereux divers. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est demandé si cette étiquette unique suffisait pour signaler correctement les risques potentiels présentés par tous ces objets et matières de la classe 9, à l'exemple des batteries au lithium, qui présentent à la fois des dangers électriques et des dangers chimiques (électrolyte inflammable). Ce problème se posera de plus en plus à l'avenir, lorsqu'en raison des progrès techniques, de nouveaux objets seront intégrés en classe 9.



La majorité des délégations a concédé que l'utilisation d'une seule étiquette ne permettait pas de signaler efficacement les risques présentés par les divers groupes de matières et d'objets de la classe 9. Ceci vaut particulièrement pour les objets contenant des marchandises d'autres classes ou présentant des risques particuliers, par exemple de décharge électrique ou de court-circuit. Toutefois, aucun consensus n'a pu être trouvé, ni aucune décision définitive prise sur la manière d'améliorer les informations concernant les risques de la classe 9.

La signalisation des risques n'importe pas uniquement pour le personnel intervenant dans le transport mais aussi pour les services d'intervention d'urgence. Il pourrait donc s'avérer utile de déterminer, pour chaque mode de transport, quels éléments supplémentaires sont effectivement nécessaires pour la communication des dangers. Devant la multitude de

risques présentés par les différents systèmes de stockage de l'électricité, il s'est jusqu'à présent révélé impossible de prévoir un traitement uniforme de ces systèmes.

Les experts et toutes les organisations concernées ont été priés de débattre de la question soulevée par l'OACI, afin de trouver une solution qui permettrait d'éviter que chaque mode de transport ait une approche différente.

Prochaine session

La 44^e session s'est déroulée du 25 novembre au 4 décembre 2013 à Genève. Les résultats de cette session seront publiés dans le Bulletin n° 1 / 2014.

Jochen Conrad / Katarina Guricová



Quelles solutions pour un droit eurasiatique unifié pour le transport de marchandises?



Après la signature, le 26 février 2013, par 37 pays de la CEE-ONU de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin, qui a donné un nouveau souffle au projet de la CEE-ONU sur le « **Droit ferroviaire eurasiatique unifié** », le groupe d'experts constitué à cet effet par la CEE-ONU s'est lancé dans les premiers travaux pour donner corps à ce droit unifié.

Pour consulter l'article «Vers un droit ferroviaire unifié entre l'Europe et l'Asie», paru dans le Bulletin 1/2 2013, [cliquez ici ! @](#)

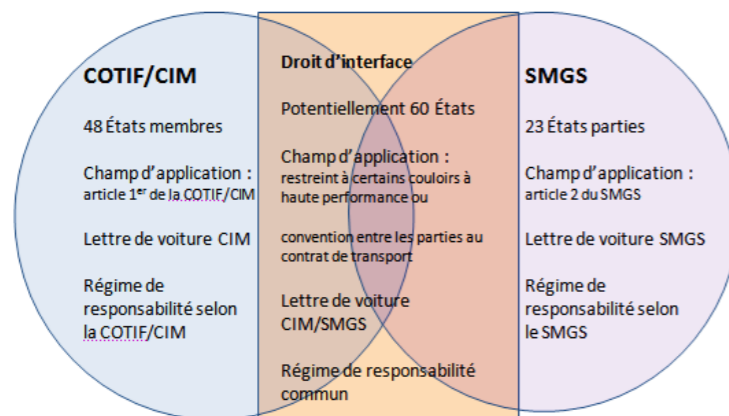
Afin de faciliter les travaux se rapportant à l'uniformisation du droit de transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, l'OTIF a proposé à la discussion du groupe d'experts, qui s'est réuni pour sa sixième session à Genève les 2 et 3 décembre 2013, son analyse et une proposition sur le cadre général à mettre en place pour l'élaboration d'un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises.

Pour consulter ce document, [cliquez ici ! @](#)

Plutôt que de créer un droit surplombant les deux régimes juridiques existants que sont les RU CIM et le SMGS, ou de créer un droit autonome, l'OTIF a préconisé et défendu la mise en place d'un **régime d'interface** entre les RU CIM et le SMGS, avec une lettre de voiture commune et un régime de responsabilité commun. Dans cette optique, la validité de la COTIF/CIM et du SMGS, pour les transports strictement régis par leurs règles respectives ne seraient pas remise en cause.

Le droit d'interface proposé s'appliquerait uniquement si les transports de marchandises traversent la frontière entre le domaine d'application de la COTIF/CIM et celui du SMGS. Par ailleurs, son application se ferait sur une base volontaire si les parties au contrat de transport en décident ainsi. Ce régime nouveau pourrait aussi s'appliquer à certains couloirs à haute performance à définir entre les partis. Enfin, les parties au contrat de transport pourraient également continuer, si elles le jugent nécessaire, à appliquer la COTIF/CIM et le SMGS et donc à pratiquer une réexpédition à la frontière des deux régimes juridiques.

Un droit interface pour le transport de marchandises eurasiatique



La réalisation pratique d'un tel cadre juridique est relativement simple. En effet, grâce aux efforts constants de l'OSJD, du CIT et de l'OTIF, de nombreux progrès ont été réalisés dans le rapprochement des dispositions juridiques de la COTIF/CIM et du SMGS, comme :

- le rapprochement des dispositions relatives à la présomption de dommage en cas de réexpédition,
- la création de la lettre de voiture CIM/SMGS ;
- le modèle de formulaire de liste de wagons et de conteneurs et du modèle uniforme de procès-verbal de constatation CIM/SMGS.

La question de la forme juridique de l'institution destinée à porter ce nouvel instrument est très complexe. L'OTIF considère que cette question devra être discutée à la fin du processus, car celle-ci dépend fortement du contenu du droit. La proposition faite par l'OTIF se concentre - sur le modèle de la COTIF - sur des dispositions de haut niveau, laissant la responsabilité au secteur de déterminer les modalités d'application précises.

Ces dispositions supposent qu'une place importante soit laissée aux relations contractuelles entre les parties. C'est ce point qui devra être particulièrement discuté avec nos partenaires de l'OSJD, toujours attachés, d'une part, au principe du contrat réel et, d'autre part, à des dispositions très détaillées sur les modalités d'applications précises dans le corps du futur régime.

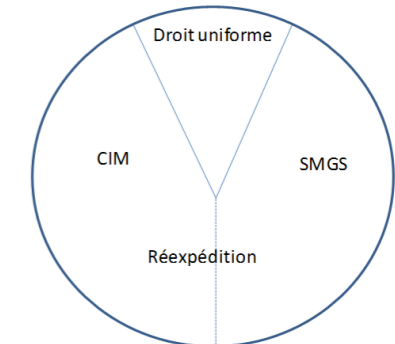
Par ailleurs, il est essentiel que les dispositions du nouvel instrument soient simples et pratiques et permettent aux entreprises de transport ferroviaire de se développer. À défaut, comme c'est le cas actuellement, les parties au contrat au transport choisiront d'appliquer le droit national convenu, avec tous les risques juridiques que cela comporte. Les développements en cours sous l'égide de la CEE ONU visent à éviter ce risque.

C'est la raison pour laquelle, l'OTIF, afin de rendre plus rapide et plus efficace la mise en œuvre de ce droit, penche plutôt en faveur de la création en miroir d'un Appendice spécifique à la COTIF et d'une Annexe spécifique au SMGS dont il faudrait trouver le moyen de coordonner l'adoption dans les deux Organisations.

Lors des discussions à Genève début décembre 2013, cette conception de l'OTIF s'est opposée à celle de l'OSJD et de la Fédération de Russie notamment, qui préconisent la création d'une nouvelle convention qui remplacerait la COTIF/CIM et le SMGS.

L'OTIF reste néanmoins convaincue que seul un droit d'interface pourrait être mis en place rapidement dans la sphère d'application de la COTIF/CIM et du SMGS, qui va de l'Atlantique au Pacifique.

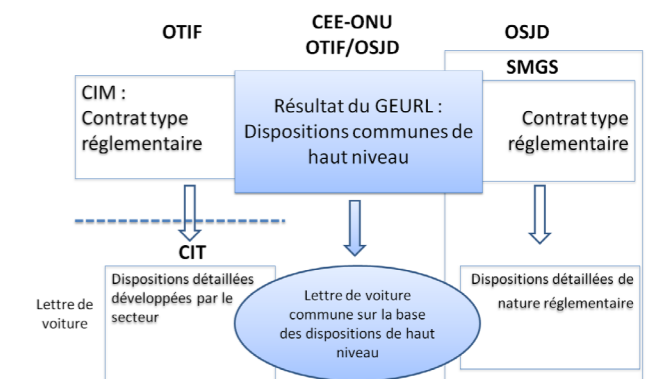
Un champ d'application convenu pour le droit uniforme



L'OTIF soumettra donc à la 7^e session du Groupe d'experts, qui se tiendra à Genève les 3 et 4 avril 2014, une proposition qui se limitera à des dispositions de haut niveau qui serviront de base à un contrat commun, matérialisé par une lettre de voiture commune.

Il ne faut cependant pas sous-estimer les difficultés pour l'application d'un tel droit. En effet, les dispositions de haut niveau proposées ne pourront s'appliquer que si la lettre de voiture correspondante est mise en place rapidement.

Une base de travail existe déjà avec la lettre de voiture commune CIM/SMGS mise en place par le CIT et l'OSJD, avec la participation active de l'OTIF. Il semble à cet égard nécessaire que les praticiens, à travers un groupe de travail tripartite OSJD/CIT/OTIF, commencent rapidement à élaborer un tel instrument.





L'OTIF est persuadée que la large propagation de règles de droit uniformes pour le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises n'est possible que grâce à la reprise de prescriptions éprouvées telles que le SMGS et la COTIF/CIM. Dans ce cadre, une base juridique commune, développée sous l'égide de la CEE-ONU et compatible avec les deux droits sera de nature à donner une base juridique solide à un contrat unique.

François Davenne / Iris P. Gries



Position commune de l'OTIF et de l'OSJD Rétrospective et perspectives

Un accord signé par les deux parties en 1991 définissait les objectifs communs et les premières règles concrètes pour la coopération entre l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (ancien Secrétariat de l'OTIF) et le Comité de l'OSJD (organe exécutif de l'OSJD).

En application de cet accord, trois réunions communes de l'OTIF et de l'OSJD ont eu lieu entre 1995 et 1997, dans le cadre de la refonte de la COTIF. Pour l'OTIF se posait la question de savoir dans quelle mesure la révision de la COTIF et de ses appendices pouvait être utilisée pour prendre en compte les intérêts des États membres de l'OSJD appliquant les accords SMPS pour le transport de voyageurs et SMGS pour le transport de marchandises. L'OSJD avait été incluse très tôt dans les travaux de révision de l'OTIF dans l'espoir de pouvoir avancer ainsi davantage dans l'harmonisation des deux droits des transports, à savoir les CIV et les CIM d'une part, et le SMPS et le SMGS de l'autre.

Si cela n'a finalement pas été le cas, et que le fossé entre ces deux systèmes s'est au contraire creusé, c'est en raison des situations politiques et économiques différentes des États d'Europe occidentale, pour lesquels il était urgent de réviser la COTIF afin de l'adapter à la nouvelle situation du monde ferroviaire créée par la nouvelle législation européenne, la libéralisation portée par les différents paquets ferroviaires s'opposant en effet à la conception de la majorité des États membres de l'OSJD, pour lesquels le trafic ferroviaire demeurait un élément important de l'administration publique nationale. Le secteur ferroviaire a par la suite été réformé, ou est en train de l'être, dans plusieurs États membres de l'OSJD, pas uniquement européens.

Au cours d'une rencontre des directions des deux organisations en 2001, les deux parties ont constaté que les amendements à la COTIF (Protocole de Vilnius) adoptés en 1999 étaient liés aux changements politiques, économiques et juridiques survenus dans la plupart des États membres de l'OTIF, mais que l'expérience acquise avec cette révision de la COTIF pouvait également être utile aux États membres de l'OSJD, qui connaissaient des changements similaires de leurs structures administratives et voyaient l'introduction de l'économie de marché. Les deux parties sont convenues d'explicitier ensuite leur coopération et de définir des principes d'action communs.

Au terme d'une correspondance soutenue et de plusieurs négociations entre les délégations des deux organisations pendant les deux années qui suivirent, un document détaillé servant de base à la coopération et intitulé « Position commune » a été signé le 12 février 2003.

Ce document part du principe qu'il faut s'accommoder à court terme des deux systèmes juridiques et que les deux organisations doivent coopérer afin d'assurer que le potentiel de demandes pour les chemins de fer puisse être exploité à fond, en éliminant les obstacles et proposant des

instruments spécifiques facilitant le passage d'un système juridique à l'autre. Les deux organisations sont également convenues que la création d'un système uniforme eurasiatique de droit des transports était un objectif à long terme.

Afin de mettre en œuvre ce principe fondamental de coopération, les relations, entre les directions sur le plan juridique et en ce qui concerne l'exécution et l'application, ont été institutionnalisées et des axes d'action ont été ébauchés.

Ayant par la suite été approuvée par les organes compétents des deux organisations, à savoir le Comité administratif de l'OTIF et la session de la Conférence des ministres de l'OSJD, la « Position commune » a ainsi institué une coopération qui devrait, à long terme, conduire à un droit des transports internationaux ferroviaires pleinement harmonisé dans l'ensemble de l'espace eurasiatique.

En 2003 toujours, une conférence sur le droit des transports internationaux ferroviaires a été organisée à Kiev et a vu la base de confiance créée avec la « Position commune » porter ses fruits. L'Office central avait lancé l'idée de cette conférence, qui avait certes été organisée conjointement avec la Commission européenne et le ministère des Transports de l'Ukraine, mais à laquelle l'OSJD avait participé de manière constructive. L'OSJD avait également apporté son soutien sans réserves aux conclusions de la conférence en tant que base utile et propositions concrètes pour un programme de suivi. En premier lieu, une lettre de voiture uniforme CIM-SMGS devait être élaborée. Étant donné que l'élaboration du modèle de lettre de voiture dans le domaine d'application de la COTIF relève de la compétence du Comité international des transports ferroviaires (CIT), les travaux correspondants ont été entrepris par le CIT en coopération avec l'OSJD. L'OTIF a participé à ces travaux dans la mesure où il s'agissait de questions juridiques.

La coopération entre l'OTIF et l'OSJD fut dès lors basée sur un plan convenu chaque année entre les deux organisations. Cette coopération était centrée sur le projet CIT-OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS », dont la lettre de voiture CIM/SMGS fait partie et auquel l'OTIF a participé. Elle a, en outre, porté sur les domaines de la facilitation du franchissement des frontières, du développement des corridors de transport de l'OSJD, de la révision du SMPS, de la mise à jour des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses et des questions techniques ayant trait au trafic ferroviaire.

La lettre de voiture CIM/SMGS est disponible depuis le 1^{er} janvier 2006, avec un guide de la lettre de voiture CIM/SMGS comprenant la liste des membres du CIT et des parties au SMGS l'utilisant, les axes de transport sur lesquels elle peut être utilisée, un rapport explicatif et de



nombreuses autres données.

En matière de facilitation du passage des frontières, la coopération entre l'OTIF et l'OSJD s'est concentrée entre 2005 et 2010 sur la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de la CEE-ONU (1982), plus précisément sur l'ajout d'une nouvelle annexe 9 à cette convention, portant sur la facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer. En 2007, les deux organisations ont transmis à la CEE-ONU non seulement un projet de proposition commune de nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation, mais aussi un projet de proposition pour une nouvelle convention sur la facilitation du transport des voyageurs, basée sur la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée de 1952, dont le texte avait été adapté selon les besoins des États membres de l'OSJD.

La proposition commune pour la facilitation du passage des frontières pour le transport de marchandises a été modifiée après discussion avec l'Union européenne en 2008. La nouvelle annexe 9 a été adoptée le 27 mai 2010 et est entrée en vigueur le 30 novembre 2011. En revanche, l'adoption d'une nouvelle convention sur la facilitation du transport de voyageurs fut impossible, étant donné que la convention originale de 1952 était toujours en vigueur, bien qu'elle fût jugée obsolète par la plupart des parties contractantes.

Grâce à l'intensification de la coopération après l'adoption de la « Position commune », le règlement SMGS pour le transport de marchandises dangereuses (annexe 2 au SMGS) et le RID ont pu être mis à jour presque simultanément. Parallèlement, le contenu et la structure des dispositions ont été fortement harmonisés et seules quelques différences techniques mineures ont subsisté. L'étape suivante de l'harmonisation, à savoir l'examen de ces différences, a débuté en 2012, et devrait pouvoir déboucher sur une harmonisation complète à l'horizon 2017.

La rencontre des directions de l'OTIF et de l'OSJD qui a eu lieu à Varsovie le 18 septembre 2013 a relancé la tradition de ce type de rencontres régulières.

Au terme de cette rencontre, les représentants des deux organisations sont convenus d'un certain nombre de tâches spécifiques nécessitant une approche commune :

- le processus en cours visant à harmoniser les différentes dispositions des documents relatifs au droit international des transports pour le trafic de marchandises et de voyageurs, qui relèvent des deux organisations ;
- la poursuite de la coopération pour la mise à jour et l'harmonisation des règlements pour le transport de marchandises dangereuses ;
- l'interopérabilité juridique CIM/SMGS, par le biais de travaux visant, avec le concours du CIT, au développement du guide de la lettre de voiture CIM/SMGS ;
- l'intensification de la coopération technique afin de

développer l'interopérabilité.

Par ailleurs, les participants ont accepté de coopérer dans les travaux engagés par la CEE ONU pour un droit ferroviaire uniforme.

À la suite de cette réunion, les deux organisations ont nommé des responsables pour chaque domaine de coopération.

À l'avenir, l'OTIF participera de manière plus active aux commissions pertinentes de l'OSJD, comme la Commission pour la politique des transports et la stratégie de développement, la Commission pour le droit des transports et la Commission pour l'infrastructure et le matériel roulant.

Eva Hammerschmiedová

Les Règles uniformes CIM/CIV/CUV : Des contrats-types réglementaires dans le domaine des transports internationaux

Nature juridique du RID

La première réglementation internationale du transport de matières et objets dangereux figurait au § 1 des dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, annexées à la Convention.

Les prescriptions de cette annexe étaient uniquement des conditions du contrat de transport, imposées aux expéditeurs des matières et objets dangereux concernés. Le but était de garantir la sécurité des personnes et des biens en trafic ferroviaire.

Juridiquement, les chemins de fer disposaient ainsi de la possibilité, en cas de non-respect des conditions, de refuser le transport (quoiqu'en principe, l'obligation de transport existât bel et bien). Selon la situation juridique de l'époque, il n'était cependant pas interdit aux chemins de fer de transporter de telles marchandises. Ils pouvaient par contre, lors de la conclusion d'un contrat de transport, exiger de l'expéditeur qu'il respectât ses obligations de droit civil résultant de ces conditions de transport particulières et, en cas d'éventuels dommages, en exiger réparation.

Au fur et à mesure de l'évolution du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'accent s'est déplacé : le règlement de droit privé initial s'est mué en règles impératives qui doivent être respectées par les acteurs et que l'on qualifierait plutôt à l'heure actuelle de prescriptions de droit public.

Nature juridique des RU APTU et ATMF

Les RU APTU et ATMF sont, par excellence des règles de droit public. Les véhicules ferroviaires doivent satisfaire à certaines prescriptions relatives à la construction et à l'exploitation, l'admission au trafic se faisant par un acte administratif sous forme d'une admission d'un modèle ou d'un type de véhicule, suivi d'une admission au trafic du véhicule individuel.

Les RU ATMF contiennent donc essentiellement une réglementation uniforme relative à la procédure de l'admission technique par les autorités des États membres des matériels destinés à être utilisés en trafic international. Les prescriptions techniques uniformes concernant la construction et l'exploitation des véhicules et de l'infrastructure, contenues dans les annexes des RU APTU, constituent la base de cette admission technique.

L'admission technique des véhicules au trafic est une prérogative d'ordre public (étatique ou du moins publique) qui peut être partiellement confiée à des organismes privés.

Ainsi, par exemple, les autorités chargées de l'admission font souvent aussi fonction d'autorités de surveillance technique chargées des contrôles périodiques de la

La COTIF est, dans sa forme, une convention multilatérale entre États, et dans sa finalité, une convention institutionnelle. D'une part, elle porte la création de la nouvelle Organisation, d'autre part, elle fixe les règles concernant la personnalité, le but et le fonctionnement de l'OTIF. Ces dispositions définissent le « droit constitutionnel » de l'Organisation : en effet, dans une large mesure, elles jouent le rôle dévolu, en droit interne, à une constitution. En la matière, ces dispositions organiques lient les États membres et relèvent du droit public, plus précisément du droit public international.

La réglementation proprement dite de l'OTIF est contenue dans les appendices de la Convention.

Dans ce cadre, les règles uniformes relatives aux contrats internationaux de marchandises (CIM), aux contrats internationaux de voyageurs (CIV), ou encore aux contrats d'utilisation de véhicules (CUV) sont souvent présentées comme du droit privé, par opposition au RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) et aux ATMF (Règles uniformes concernant l'admission technique), qui sont présentées comme du droit public.

Cette distinction est à la fois peu précise et peu explicative quant à la nature de ces instruments. Peu précise, car l'ensemble de la réglementation de l'OTIF relève du droit public international au sens organique. Peu explicative, car si l'on prend l'objet des différents appendices de la COTIF, ils s'appliquent à des relations entre des acteurs privés, même si ces acteurs privés peuvent être investis de prérogatives d'ordre public pour les règles ATMF.

Le présent article vise à introduire une distinction plus claire, en parlant, d'une part, d'appendices contractuels (CIM, CIV, CUV) qui instituent des contrats-types, et, d'autre part, d'appendices réglementaires (RID et ATMF) qui mettent en place une réglementation internationale d'application directe dans le domaine technique.

Caractère et nature juridique des RU CIV, CIM et CUV

Les dispositions reprises dans les RU CIM/CIV ont une double nature :

- d'une part, elles relèvent comme le droit des transports en général, du droit privé puisqu'elles visent à régler les rapports nés du contrat de transport international entre le transporteur et ses cocontractants ;
- d'autre part, elles constituent un droit uniforme applicable dans tous les États membres, qui s'impose et se substitue aux droits nationaux et présente, par là même, le caractère d'une loi internationale.

Les RU CUV s'appliquent au contrat de mise à disposition de véhicules et non au contrat de transport, mais relèvent de la même double logique.



sécurité des véhicules tels qu'ils sont imposés par la loi, soit en exécutant ces contrôles, soit en les surveillant. Cette tâche est partiellement confiée à des organismes privés. Bien que privés, ces organismes pourront, le cas échéant et en fonction des attributions qui leur seront confiées, prendre des actes administratifs.

Pour leur part, les appendices C, F et G (RID, APTU et ATMF) sont à définir comme une réglementation technique d'application directe.

François Davenne

RU CIM, CIV et CUV : la notion de contrat-type réglementaire supplétif

Les dispositions de ces différents appendices s'appliquent à des contrats privés, mais il s'agit cependant de dispositions d'ordre public, qui sont soit impératives, soit supplétives :

- Les dispositions impératives, comme par exemples le fondement de la responsabilité de l'article 23 des RU CIM s'appliquent à tous les contrats internationaux et sont valides quelles que soient les conventions passées entre les parties¹ ;
- Pour les dispositions supplétives, comme le régime de responsabilité des détenteurs en cas d'incident de l'article 7 des RU CUV, c'est l'inverse : ce qui est convenu et formellement accepté par chacune des parties (dans un contrat-cadre, des conditions générales ou un contrat individuel) prévaut sur les dispositions des contrats-types, excepté bien sûr dans le cas où ces dernières dispositions renvoient à des règles d'ordre public. Par ailleurs, les clauses supplétives s'appliquent en cas de nullité d'une des clauses du contrat.

De tels contrats réglementaires supplétifs existent, par exemple, en droit français pour régler de façon souple les différents aspects des contrats de transport routier.

Nature juridique des appendices de la COTIF

Contrats types réglementaires partiellement supplétifs	Réglementation technique d'application directe
Appendices A, B, D, E : RU CIV, CIM, CUV et CUI	Appendices C, F, G : RID, APTU, ATMF

Conclusion

Au terme de cette analyse il semble ainsi plus explicatif – et plus exact – de caractériser les appendices A, B et D (RU CIV, CIM et CUV) de la COTIF de contrats-types réglementaires partiellement supplétifs. L'appendice E consacré aux RU CUI (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation des infrastructures) semble également pouvoir se ranger dans cette catégorie.

Les dispositions contenues dans ces appendices ont en effet un caractère réglementaire, puisque la loi internationale de la COTIF s'applique directement en droit interne, et que, de ce fait, en l'absence de clauses explicites contraires elles s'appliquent de plein droit aux contrats. Pour autant, certaines dispositions sont des dispositions de cadrage, qui peuvent ou non être convenues par les parties, ce qui détermine le caractère supplétif de ces dernières.

¹ L'article 5 des RU CIM permet toutefois au transporteur d'assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes.

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 des Transports et des Communications de la République de Lituanie (Vilnius) a communiqué par lettre officielle du 13 septembre 2013, la radiation de la ligne de navigation suivante :

- Klaipeda – Sassnitz/Mukran, exploitée par DFDS A/S, Copenhague

Le Ministère a également communiqué le 29 novembre 2013 l'insertion de la ligne suivante :

- Klaipeda – Sassnitz/Mukran, exploitée par Black Sea Ferry & Investments LLC.

Les États membres ont été informés par lettre circulaire le 7 octobre 2013 et le 15 janvier 2014. En raison de ces modifications, le chapitre Lituanie et le chapitre Allemagne sont réédités.

Le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Développement urbain d'Allemagne (Bonn) a communiqué par lettre officielle datée du 4 décembre 2013, la radiation de la ligne de navigation suivante :

- Sassnitz – Ust Luga, exploitée par DFDS A/S, Copenhague

Les États membres ont été informés par lettre circulaire le 15 janvier 2014. En raison de cette modification, les chapitres Allemagne et Russie ont été réédités.

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

Bundesgerichtshof (Allemagne) Arrêt du 9 octobre 2013¹

Champ d'application des RU CIM – transport multimodal rail-route – transport international ferroviaire Turquie-Allemagne – transport sur la route « en complément du transport ferroviaire » – conteneur scellé/plombé – responsabilité du transporteur – indemnité pour perte partielle – moyens de preuve

Article premier, § 3, CIM

Dispositif formulé par la Cour (traduction) :

« L'élément constitutif « en complément au [...] » à l'article premier, § 3, des CIM ne requiert pas que la société de chemins de fer ne puisse pas atteindre par le rail, faute d'embranchement par exemple, le lieu de prise en charge ou de livraison. Le critère déterminant est plutôt que le transport par la route revêt une importance moindre que le transport par le rail. »

[Cliquer ici @](#) pour obtenir le texte original et complet !

Vous trouverez une analyse solide et détaillée des différents éléments de l'arrêt dans l'essai de M. Rainer Freise intitulé *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht als Einheitsrecht für bestimmte Multimodalverkehre. Zugleich eine Besprechung des Urteils des Bundesgerichtshofes vom 9. Oktober 2013 – I ZR 115/12* (Le droit international du fret ferroviaire comme droit uniforme pour certaines formes de transport multimodal. Analyse de l'arrêt de la Bundesgerichtshof du 9 octobre 2013 – I ZR 115/12), publié dans la revue *Transportrecht*² (Droit des transports), numéro 11/12-2013 (p. 426-428).

Pour l'OTIF, il importe particulièrement de constater qu'avec cet arrêt, la plus haute instance allemande a interprété le texte de la loi strictement dans le sens du législateur et a donc rejeté une interprétation restrictive qui ajoutait pour la définition du champ d'application des CIM un critère supplémentaire non prévu. Dans le [Rapport explicatif](#) relatif à l'article premier des CIM, il est dit que : « La formule "en complément" doit exprimer l'idée que l'objet principal du contrat de transport est le transport transfrontalier ferroviaire. »

De plus, la Cour confirme ainsi l'avis que le transporteur CIM ne doit pas obligatoirement être une entreprise (de transport) ferroviaire (EF). Si le transporteur n'est pas lui-même une EF, il doit avoir recours à une EF afin de pouvoir remplir ses obligations.

¹ Réf. I ZR 115/12 ; instances précédentes : Landgericht Nuremberg-Fürth, arrêt du 28.09.2010 – 2 HKO 8146/09, Oberlandesgericht Nuremberg, arrêt du 31.05.2012 – 12 U 2078/10
² Éditions Luchterhand, Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Cologne ; éditeur : Rolf Herber, Hambourg



Enfin, si une lettre de voiture CIM n'a été établie qu'à la remise du conteneur à la première société de chemins de fer intervenant dans le transport, ce que M. Freise juge dans ce cas vraisemblable, et que par conséquent, une partie seulement du transport est documentée dans la lettre de voiture, cela n'empêche pas l'application des RU CIM à la totalité du transport, au regard de l'article 6, § 2, des CIM³. Il va de soi qu'il ne peut en revanche y avoir aucun doute que l'ensemble du transport est couvert par un seul et même contrat de transport (contrat consensuel).

L'OTIF se félicite de cet arrêt qui pourrait contribuer à une prise de conscience plus générale (en dehors des tribunaux allemands) que les RU CIM s'appliquent également à des cas spécifiques du transport multimodal, comme lorsqu'il est clairement axé sur le transport ferroviaire.

Il serait du reste souhaitable que les tribunaux des États parties à la COTIF ainsi que les autres utilisateurs de la COTIF consultent directement le site internet de l'OTIF pour les questions générales sur l'application des règles de la COTIF (Publications/Dépositaire et Droit/Champ d'application – Particularités), et non les commentaires reprenant ces données.

Eva Hammerschmiedová

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



Chères lectrices, Chers lecteurs,

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

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

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

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

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

La rédaction du Bulletin

³ L'article 6, § 2, deuxième phrase, dit que : « [...] l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes. »