



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2006

114^e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Application de facto

Belgique, p. 35

Organes de l'OTIF

8^{ème} Assemblée générale

Berne, 6/7.9.2006, p. 35

Commission d'experts techniques

v. « Technique »

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/CEE-ONU)

Genève, 8-12.5.2006, p. 40

Sous-comité d'experts du transport des marchan- dises dangereuses (CEE-ONU)

Genève, 3-11.7.2006, p. 42

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 11-15.9.2006, p. 44

Échanges d'expériences pour les experts reconnus

Leipzig, 29/30.8.2006, p. 47

Technique

Registres de véhicules nationaux (NVR) et registres de matériel roulant (RRS)

Participation de l'OTIF au Groupe de travail de l'ERA

Lille, 31.5. et 28.6.2006, p. 48

Session d'experts de la Commission V : Infrastruc- ture et matériel roulant

Thème n° 1 : « Gabarit d'encombrement limite des véhicules en
trafic international ferroviaire interopérable »

Varsovie, 20-22.6.2006, p. 50

Commission d'experts techniques

1^{ère} session – Berne, 4-6.7.2006 – p. 50

Jurisprudence

Cour d'Appel d'Aix-en-Provence – Arrêt du 19.10.2005 –
Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs - p. 53

Bibliographie

Filthaut Werner, Haftpflichtgesetz (Loi relative à la responsa-
bilité civile), Commentaires de Beck, 7^{ème} édition remaniée, p. 54

Kunz Wolfgang (Editeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) :
Recueil systématique comportant des explications relatives aux
prescriptions allemandes, européennes et internationales,
20^{ème} livraison complémentaire, état 1.5.2006, p. 54

Publications concernant le droit de transport et les domaines juri-
diques connexes ainsi que le développement technique dans le
secteur ferroviaire, p. 55

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
Internet : www.otif.org
E-mail : info@otif.org

3/2006

114^e Année – Juillet - Septembre

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'OTIF

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Application de facto

Belgique

Avec l'entrée en vigueur du Protocole 1999 et donc de la COTIF 1999, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue en trafic avec et entre les Etats membres qui n'ont pas déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant l'entrée en vigueur.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué au Secrétariat, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, qu'ils appliquent les modifications décidées par la 5^{ème} Assemblée générale (application de fait, v. art. 20, § 3, al. 2 COTIF 1980).

De telles déclarations ont, jusqu'à présent, été faites par l'Ukraine (v. Bulletin 3/2005, p. 39) et par la Grèce (v. Bulletin 2/2006, p. 22).

La Belgique a, par ailleurs, déclaré, le 17 juillet 2006, qu'afin d'éviter la suspension de l'application des Règles uniformes CIV et CIM dans les transports avec la Belgique et en attendant la ratification du Protocole de Vilnius, elle appliquera de fait les Règles uniformes

CIV et CIM telles que modifiées par le Protocole de Vilnius.

Organes de l'OTIF

8^{ème} Assemblée générale

Berne, 6/7 septembre 2006

La 8^{ème} Assemblée générale de l'OTIF s'est tenue les 6 et 7 septembre 2006 à Berne. La succession rapide de la 8^{ème} Assemblée générale à la 7^{ème}, qui s'est tenue les 23 et 24 novembre 2005, s'explique par l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius avec son Annexe, la COTIF 1999, le 1^{er} juillet 2006. Alors que selon la Convention de 1980, l'Assemblée générale de l'OTIF ne siègeait que tous les cinq ans et que, selon la COTIF 1999, elle siège tous les trois ans, le Protocole de Vilnius prévoit que la première Assemblée générale sur la base de la nouvelle version de la Convention doit être convoquée au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de celle-ci. Le Secrétaire général de l'OTIF a décidé, pour plusieurs raisons, avec l'accord du Comité administratif, de convoquer la 8^{ème} Assemblée générale déjà neuf semaines après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, étant donné que des décisions fondamentales pour l'Organisation et ses activités doivent être prises sur la base de la nouvelle Convention.

34 des 42 Etats membres de l'OTIF étaient représentés à cette Assemblée générale. Des représentants de l'Inde et de l'Azerbaïdjan étaient présents en tant qu'observateurs. La Communauté européenne et quatre autres associations non étatiques ont également participé à l'Assemblée générale avec voix consultative. Le suppléant du Directeur général de l'Union postale universelle était présent lors de la séance d'ouverture et a adressé un message de bienvenue aux participants.

La 8^{ème} Assemblée générale a traité de questions de principe qui découlent de l'entrée en vigueur de la nouvelle version de la Convention en ce qui concerne des questions organisationnelles, des questions relatives au besoin qui est apparu depuis 1999 d'apporter des modifications à la Convention et à ses Appendices ainsi que des questions budgétaires et de comptabilité. Des modifications fondamentales interviendront pour l'Organisation et ses Etats membres en particulier dans le domaine financier, étant donné que selon la nouvelle version de la Convention, une autre procédure est applicable pour le calcul des contributions des Etats membres. 33 des 42 Etats membres ayant, jusqu'à présent, ratifié ou approuvé la nouvelle version de la Convention ou y ont adhéré, certains Etats membres verseront leurs contributions – du moins dans un futur proche – selon les règles de financement jusqu'alors en vigueur (COTIF 1980), alors que d'autres verseront leurs contributions selon les règles de la nouvelle version de la Convention (COTIF 1999). Sans les contre-mesures décidées par la 8^{ème} Assemblée générale, cela aurait eu pour conséquence pour l'Organisation non seulement d'importantes pertes de recettes, mais les Etats membres qui n'ont pas encore ratifié, entraîneraient, par rapport à ceux qui ont déjà franchi ce pas, un important déséquilibre financier en ce qui concerne les contributions au budget respectif de l'Organisation.

Outre les décisions concernant le futur régime financier, qui sont d'une importance capitale pour l'Organisation, la 8^{ème} Assemblée générale a également désigné, pour une période de trois ans, un nouveau Comité administratif de l'Organisation. Selon les règles de la nouvelle version de la Convention, celui-ci est élargi, en raison de l'augmentation du nombre total des Etats membres, de 12 à 14 Etats membres. Par ailleurs, la Suisse perd le siège permanent au sein du Comité administratif qui lui était attribué selon la version de la Convention jusqu'alors en vigueur. L'Assemblée générale a, par ailleurs, fixé les montants maximaux que pourront atteindre les dépenses de l'Organisation dans les années 2007 à 2012. Cette décision a une fonction de direction en raison du fait que le budget annuel respectif de l'Organisation est défini par le Comité administratif

en tant qu'organe de décision suprême de l'OTIF entre les sessions de l'Assemblée générale.

Contrairement aux planifications originales, l'adhésion des Communautés européennes (CE) à la COTIF n'a pas encore pu être achevée par l'approbation de l'accord d'adhésion négocié en 2003. L'Assemblée générale a chargé le Secrétaire général de poursuivre les négociations d'adhésion avec la CE, afin de compléter l'accord d'adhésion par une clause de déconnexion appropriée. La possibilité de l'adhésion d'organisations régionales d'intégration économique a été créée avec la nouvelle version de la Convention, sans accorder une priorité aux dispositions de la CE en cas de réglementations concurrentielles. L'article 3 de la COTIF 1999, qui oblige les Etats membres de concentrer, en principe, leur coopération au sein de l'OTIF, garantit aux Etats membres qui sont également membres de la CE ou Etat contractant de l'Accord sur l'Espace Economique Européen (EEE), uniquement que leurs obligations en tant que membres de la CE ou Etats contractants de l'EEE demeurent inchangées.

Les décisions ressortent du document final publié ci-dessous.

Document final

1. En application de l'article 6, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole de Vilnius), la 8^{ème} Assemblée générale a siégé les 6 et 7 septembre 2006 à Berne.
2. Ont participé à l'Assemblée générale :
 - 2.1 **34 des 42 Etats membres**
 Allemagne, Belgique, Bosnie et Herzégovine, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, République slovaque, Slovénie, Suède, Suisse, Syrie, République tchèque, Tunisie, Turquie ;
 - 2.2 **2 Etats ayant le statut d'observateur**
 Azerbaïdjan, Inde
 - 2.3 **1 Organisation supranationale**
 Communauté européenne (CE)

- 2.4 **4 Associations internationales**
- Association internationale des tarifeurs (IVT)
 Comité international des transports ferroviaires (CIT)
 Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER)
 Union internationale des chemins de fer (UIC)
3. En vertu de l'article 8 du Règlement intérieur, le Secrétaire général a assuré le Secrétariat.
4. **L'Assemblée générale** a élu
- Président :
- M. Mahmoud Ben Fadhl (Tunisie)
- Premier Vice-président :
- M. Pierre-André Meyrat (Suisse)
- et
- Deuxième Vice-présidente :
- Mme Brigit C.M. Gijbers (Pays-Bas)
5. L'Assemblée générale a constitué les Commissions suivantes :
- 5.1 **Commission de vérification des pouvoirs**
- Président :
- S.A.S. le Prince Stefan de Liechtenstein, Ambassadeur de Liechtenstein
- Vice-présidente :
- Mme Berit Fallan (Norvège)
- Membres :
- Lettonie, Iran, Suède
- 5.2 **Commission de rédaction**
- Président :
- M. Denis Huneau (France)
- Co-présidents :
- M. Thomas von Gäbler (Allemagne)
- M. Mike Franklyn (Royaume-Uni)
- Membres :
- Belgique, Finlande, Autriche
6. L'Assemblée générale a délibéré sur la base du Règlement intérieur dans la teneur adoptée par la
- 7^{ème} Assemblée générale, le 23 novembre 2005, applicable à partir du 1^{er} juillet 2006.
7. L'Assemblée générale a :
- 7.1 adopté son ordre du jour ;
- 7.2 chargé le Comité administratif
- de répartir entre les EM'99 les moins-perçus des budgets futurs résultant de l'application de l'article 26, § 3 selon la procédure prévue à l'article 26, § 1 et – le cas échéant - § 2 ;
 - de répartir de la même manière entre les EM'99 les moins-perçus résultant d'une éventuelle application de l'article 6, § 7 du Protocole de Vilnius ;
 - de déterminer les avances dues par les Etats membres pour les années suivantes sur la base de la contribution, en pourcentage, de chaque Etat membre au montant total des contributions de l'exercice respectif et de répartir selon ce pourcentage le volume des contributions de la deuxième année précédant celle de l'exercice en question ;
- 7.3 décidé de faire usage des possibilités prévues à l'article 6, § 7 du Protocole de Vilnius, à savoir de déterminer les contributions des Etats membres au cours des trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, en dérogation à l'article 26 de la Convention, uniquement dans les cas où le calcul de la contribution conformément à l'article 26 conduirait à une hausse de plus de 100 % par rapport à la contribution définitive versée pour 1999. De cette augmentation sont à déduire le taux d'évolution des dépenses de l'Organisation entre 1999 et 2006 et 3 % pour l'année 2007. Du montant ainsi calculé, 50 % devront être déduits et exigés pour l'avance pour 2007 et 25 % en plus pour l'avance pour 2008. L'avance pour 2009 est calculée d'après l'article 26 COTIF 1999;
- constaté que l'article 6, § 7 du Protocole de Vilnius n'est pas applicable si des contributions plus élevées découlent uniquement du mécanisme de répartition des moins-perçus théoriques résultant de l'application de cet article ;

7.4 décidé, en principe, que tous les Etats membres portent une responsabilité générale que les dépenses de l'Organisation, qui ne sont pas couvertes par d'autres recettes, sont supportées par l'ensemble des Etats membres ;

chargé le Comité administratif, conformément à l'article 14, § 2, lettre d), dès l'exercice budgétaire 2007, de déterminer un taux kilométrique pour les EM'80 qui garantit que la part en pourcentage des contributions des EM'80 correspond au pourcentage calculé en application de l'article 26 COTIF 1999 ;

chargé le Comité administratif, de la même manière, de compenser, dans la mesure du possible, les moins-perçus théoriques de l'Organisation, qui découlent de l'application de l'article 6, § 7 du Protocole de Vilnius, par une augmentation correspondante des contributions des EM'99 conformément à la méthode de calcul de l'article 26. Les Etats membres auxquels s'applique l'article 26, § 3 COTIF 1999 sont exclus de cette mesure ;

décidé que des moins-perçus qui demeurent malgré ces directives données au Comité administratif par l'Assemblée générale, sont à compenser au moyen d'un prélèvement du Fond de réserve, conformément à l'article 15, § 1, lettre a) du Règlement financier et comptable ;

7.5 demandé au Secrétaire général de poursuivre la mise en oeuvre de la décision prise lors de la 7^{ème} Assemblée générale relative au document AG 7/4 et, en particulier, afin de trouver des solutions pratiques, de discuter au niveau technique, avec la Commission européenne les questions en suspens relatives à la mise en oeuvre des Appendices F et G, par exemple, mise en place de la banque de données pour le matériel roulant, notification des réglementations nationales, code de détenteur du véhicule. S'il apparaissait des problèmes relatifs à d'autres appendices, ceux-ci seront traités au niveau approprié afin d'arriver à des solutions pratiques. Cela pourra impliquer des réunions entre le Secrétaire général et la Commission européenne et/ou la création de groupes de travail *ad hoc*. Un rapport récapitulatif du Secrétaire général sur ces deux sujets sera soumis à une prochaine session de l'Assemblée générale ;

demandé au Secrétaire général de poursuivre les négociations d'adhésion avec la Communauté européenne dans le but de permettre à la Communauté européenne d'adhérer à la COTIF 1999 le

plus rapidement possible, tout en tenant compte des positions des Etats membres de l'Organisation n'appartenant pas à l'Union européenne. Dans ce but, une clause de déconnexion appropriée évitant aux Etats membres de l'Union européenne de se trouver dans une situation de conflit du fait des obligations découlant des deux régimes, devra être introduite dans l'accord d'adhésion ;

demandé au Secrétaire général de convoquer une nouvelle Assemblée générale dès que toutes les conditions nécessaires à l'approbation de l'accord d'adhésion négocié entre les deux institutions, sont remplies. Parmi ces conditions figure l'achèvement des procédures internes de la Communauté européenne. Le Comité administratif est chargé de constater que ces conditions sont remplies ;

invité les Etats membres de l'Organisation appartenant à l'Union européenne d'entreprendre leur possible en vue de faciliter et d'accélérer l'adhésion de la Communauté européenne à la COTIF 1999 ;

invité le Secrétaire général, en coopération avec la Commission européenne à évaluer les conséquences juridiques de la coexistence de différents statuts pour les Etats membres (Etats membres qui ont pleinement ratifié la COTIF 1999, Etats membres qui ont ratifié, mais déclaré qu'ils n'appliqueraient pas certains Appendices, Etats membres qui n'ont pas encore ratifié). Ils pourront proposer les mesures appropriées à leurs organes responsables respectifs afin de prévenir - dans la mesure du possible - toute conséquence compromettant les objectifs de l'Organisation et de la Communauté européenne ;

7.6 pris acte du rapport du Comité administratif sur son activité durant la période entre la 7^{ème} et la 8^{ème} Assemblée générale en l'approuvant ;

7.7 désigné les membres suivants du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'entre eux :

Membre	Membre suppléant
Allemagne	France
Belgique	Luxembourg
Croatie	Bosnie-Herzégovine
Espagne	Italie
Grèce	Slovénie

Irlande	Portugal
Liechtenstein	Monaco
Lituanie	Lettonie
Maroc	Tunisie
Norvège	Suède
Pologne	Ukraine
Roumanie	Bulgarie
Syrie	Iran
République tchèque	Slovaquie;

élu l'Espagne à la Présidence du Comité administratif pour la prochaine période ;

fixé la date à laquelle le mandat du Comité administratif déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980 prend fin, date qui coïncide avec le début du mandat des membres et des membres suppléants du Comité administratif désignés par elle, au 1^{er} octobre 2006. La prochaine période du Comité administratif est ainsi fixée du 1^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009 ;

- 7.8 fixé comme suit l'évolution du budget pour la période de 2007 à 2012 :

L'augmentation annuelle des dépenses budgétaires de l'Organisation ne doit pas dépasser l'index fixé à partir de la moyenne du taux d'inflation constaté dans les Etats de la zone Euro et en Suisse, étant entendu que le montant maximal théorique des dépenses à la fin de la période de 6 ans ne saurait excéder le montant de Frs. 3'950'000.- ;

- 7.9 chargé le Secrétaire général, conformément à l'article 14, § 2, lettre d) COTIF 1999, de convoquer la 9^{ème} Assemblée générale, conformément à l'article 14, § 3, première phrase, première alternative COTIF 1999, en septembre 2009 ;

pris note, tout en l'approuvant, que l'ordre du jour provisoire à établir par le Secrétaire général conformément à l'article 10, § 1 du Règlement intérieur de l'Assemblée générale, afin que celle-ci puisse remplir ses tâches prévues à l'article 14, § 2, lettre c) COTIF 1999, comporte le point « Election du Secrétaire général pour la période du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2012 » ;

décidé que trois candidats, au maximum, devront avoir la possibilité de présenter en personne leur candidature à la 9^{ème} Assemblée générale ;

chargé le Comité administratif, conformément à l'article 14, § 2, lettre d) COTIF 1999, de procéder, dans le cas de plus de trois candidatures, à l'établissement d'une liste restreinte comportant trois candidats choisis en fonction de la satisfaction aux exigences du profil de qualification et de leurs autres aptitudes selon une procédure que le Comité administratif considérera comme étant appropriée, et de procéder à tous les préparatifs afin que les trois meilleurs candidats puissent se présenter à l'élection par l'Assemblée générale ;

décidé que la mise au concours du poste de Secrétaire général doit contenir, outre les conditions qui découlent de la COTIF 1999 et du Statut du personnel du Secrétariat, une disposition selon laquelle ne sont admises que les candidatures présentées par les Etats membres et concernant des ressortissants d'un Etat membre, qui ne doivent toutefois pas obligatoirement avoir la nationalité de l'Etat membre qui présente la candidature ;

- 7.10 pris note d'une part des explications du Secrétaire général qui craint que la résolution du problème de la dette de l'ex-Yougoslavie vis-à-vis de l'Organisation ne puisse intervenir avant une décision prise dans le cadre de l'ONU sur le problème de la dette en général, d'autre part des déclarations de la Slovénie et de la Serbie et prié le Secrétaire général de poursuivre ses efforts pour la résolution de ce problème ;

*

Le Secrétaire général transmet une copie de ce document final adopté par l'Assemblée générale le 7 septembre 2006 aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF ainsi qu'à toutes les autres délégations représentées.

Commission d'experts techniques

1^{ère} session

Berne, 4-6 juillet 2006

v. « Technique »

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/CEE-ONU)

Genève, 8-12 mai 2006

29 Gouvernements et 8 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux de la quatre-vingtième session présidée par M. J. Franco (Portugal). Après avoir finalement adopté définitivement, non sans peine et non sans opposition, les nouvelles dispositions sur les transports des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, le groupe de travail s'est penché notamment sur la réforme de la CEE-ONU et ses conséquences.

Dans ce contexte il a noté que deux nouveaux postes de professionnels avaient été attribués à la Division des transports, dont l'un pour une intensification des activités dans le domaine de la facilitation du passage des frontières et la convention TIR, et l'autre pour l'amélioration de la mise en œuvre effective des instruments juridiques gérés par la Division des transports.

Il a été suggéré que ce dernier nouveau poste soit utilisé entre autres pour accélérer l'entrée en vigueur du Protocole d'amendement à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) de 1993. Il pourrait également être utile d'étendre l'enquête qui a été effectuée par la Commission européenne sur la mise en œuvre de l'ADR et du Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID) dans les pays de l'Union européenne aux pays de la CEE-ONU non membres de l'Union européenne.

Pour ce qui est de la demande du Comité des transports intérieurs à ses organes subsidiaires d'accélérer les travaux sur la sûreté des transports, il a été rappelé que les travaux du WP.15 à ce sujet étaient terminés et s'étaient traduits par l'entrée en vigueur, en 2005, de nouvelles dispositions du RID, de l'ADR et de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies navigables (ADN) visant à assurer la sûreté des transports de marchandises dangereuses, sur la base des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

Il a été souligné que si certaines grosses entreprises avaient déjà pris les mesures nécessaires pour appliquer ces dispositions, de nombreuses petites ou même

importantes entreprises éprouvaient des difficultés à les mettre en œuvre correctement. Il paraissait donc prématuré de poursuivre des travaux supplémentaires dans ce domaine tant que les autorités compétentes n'auront pas pu évaluer le retour sur expérience qui permettra d'ajuster à l'avenir, si nécessaire, ces dispositions.

Le Président a mentionné les difficultés liées au manque de compatibilité entre les dispositions de sûreté adoptées pour le transport terrestre de marchandises dangereuses et les dispositions de sûreté d'ordre plus général mises en œuvre pour les transports maritimes et aériens.

Le Groupe de travail a noté également que la Commission européenne prépare un projet de règlement sur la sûreté des transports qui comporterait des dispositions – d'application volontaire – pour la certification des opérateurs du point de vue sûreté.

Le Groupe de travail a noté que les gouvernements des Pays-Bas, de l'Autriche et de la Belgique étaient favorables à l'élaboration d'une convention globale sur le transport international des marchandises dangereuses qui regrouperait toutes les dispositions communes aux différents modes de transport.

Le Groupe de travail a noté que l'ADN comporte cinq États contractants et que son entrée en vigueur ne nécessite donc plus que deux États contractants supplémentaires.

Il a été fait remarquer notamment que l'application des nouvelles dispositions de l'ADR est dissociable des obligations des gouvernements de l'Union européenne liées à la directive européenne 2004/54/CE. Selon les nouvelles dispositions de l'ADR, les gouvernements n'ont pas d'obligation d'effectuer des analyses de risque dans les tunnels ni de restreindre la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels. S'ils restreignent la circulation de ces véhicules dans des tunnels, selon les critères qu'ils décident eux-mêmes, ils doivent simplement mettre en place, avant fin 2009, un système de signalisation conforme aux nouvelles dispositions de l'ADR, et ceci quel que soit le tunnel. Au fur et à mesure qu'ils effectueront des analyses de risque et qu'ils amélioreront les conditions de sécurité dans les tunnels visés par la directive, ils pourront réévaluer au cas par cas les restrictions éventuelles qu'ils souhaitent appliquer au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans chacun de ces tunnels.

Le Groupe de travail a été informé des décisions prises par la Commission en ce qui concerne la réforme générale de la CEE, notamment de la mise en plan d'un

nouveau système de gouvernance avec la création d'un Comité exécutif supervisant les activités des comités sectoriels (dont le Comité des transports intérieurs) et de ses organes subsidiaires (dont le groupe WP.15). Dans ce cadre, le Comité exécutif doit approuver les mandats de chaque Comité sectoriel, qui doivent eux-mêmes vérifier la pertinence des mandats de leurs organes subsidiaires et les besoins correspondants en services de conférence aux fins de rationalisation des travaux avant février 2007. Il convient donc de définir clairement le mandat du WP.15, son règlement intérieur et son calendrier de travail afin de l'expliquer et le justifier auprès du Comité des transports intérieurs et du Comité exécutif.

Le Groupe de travail s'est félicité du travail préliminaire effectué par le Président, et a procédé à une première lecture du projet de mandat et de règlement intérieur. Le texte résultant sera diffusé par le secrétariat sous la forme d'un nouveau document de travail pour seconde lecture et adoption à la prochaine session.

Le Groupe de travail a estimé qu'il serait également nécessaire d'expliquer clairement au Comité des transports intérieurs les synergies existantes entre les travaux effectués au niveau du Comité d'experts de l'ECOSOC (dont les services de secrétariat sont fournis par la CEE-ONU mais qui se font à une échelle et dans un cadre tout à fait différents de ceux de la CEE-ONU), ceux du WP.15 et ceux d'autres organisations européennes notamment l'OTIF, la CCNR et la Commission européenne. Il conviendrait également de rappeler que les travaux du WP.15 sont appuyés par les travaux « officiels » de très nombreux groupes organisés en parallèle sur l'initiative des gouvernements ou d'organisations non gouvernementales, sans implications budgétaires pour la CEE, et qui permettent au WP.15 d'économiser de manière substantielle son temps de travail.

Pour le projet de règlement intérieur du WP.15, le Groupe de travail a estimé que les Etats non membres de la CEE qui sont parties contractantes à des accords relevant du mandat du Groupe devraient pouvoir exercer un droit de vote dans les décisions relatives à ces accords, et devraient donc être considérés comme participants de plein droit aux sessions du WP.15 consacrées à des discussions relatives à ces accords.

Le Groupe de travail a noté que le Comité exécutif de la CEE avait envisagé cette possibilité dans le projet de directives concernant les mandats des groupes de travail, et qu'il conviendrait de revenir sur la question une fois la décision finale prise. Ce droit de vote pour les pays non membres nécessiterait éventuellement un amendement au mandat de la CEE qui devrait alors être

approuvé par le Conseil économique et social. En conséquence une disposition a été prévue mais a été placée entre crochets.

Pour la prise de décision par vote, plusieurs délégations ont estimé qu'il conviendrait de fixer un quorum pour les votes concernant des amendements à des instruments juridiques en vigueur, par exemple la présence d'au moins un tiers de participants Parties contractantes à l'instrument juridique concerné (c'est-à-dire, actuellement, pour l'ADR, présence d'au moins 14 pays Parties contractantes lors du vote).

Le Président proposait également que, comme dans le cas de la Commission d'experts du RID, une décision d'amendement d'un instrument juridique ne puisse être prise que si au moins un tiers des participants de plein droit votent en sa faveur, ceci afin d'éviter que des décisions soient prises avec un grand nombre d'abstentions.

Certaines délégations ont fait remarquer que cette proposition pourrait avoir des effets pervers. En effet, dans des domaines très techniques comme la construction des véhicules ou des citernes, seuls quelques pays sont directement intéressés par l'évolution de la technique, et il arrive qu'il y ait un grand nombre d'abstentions lorsque des propositions relatives à ces sujets sont mises aux voix. Cette règle pourrait donc contrarier l'évolution technique de la réglementation.

Remarque du secrétariat de l'OTIF : Dans le cadre de la Commission d'experts du RID cette procédure n'a en règle générale pas été problématique, étant donné que pour les questions très techniques ou spécifiques, les propositions sont examinées d'abord par des groupes de travail afin de faciliter les décisions de la Commission d'experts du RID.

Il a été décidé de placer cette règle, de même que celle du quorum pour les votes, entre crochets.

Le Groupe de travail a noté que selon le Règlement intérieur actuel de la CEE, s'il y a partage égal des voix sur une proposition, la décision est reportée à la session suivante, règle qui n'est pas respectée actuellement par le WP.15 puisque dans un tel cas la proposition est rejetée. Le Groupe de travail est convenu qu'il conviendrait d'appliquer désormais cette règle. La question s'est cependant posée de savoir s'il ne conviendrait pas également de repousser le vote sur une proposition à la session suivante dans les cas discutés précédemment (quorum non atteint ou nombre de votes positifs inférieur au tiers des parties contractantes

présentes). Le secrétariat a été prié de prévoir ces cas entre crochets.

Dans le cadre encore de la réforme de la CEE-ONU, le Groupe de travail a noté l'accent mis sur la politique de mobilité du personnel du secrétariat. Tout en reconnaissant l'aspect positif de la mobilité du personnel et de son perfectionnement dans des domaines variés dans le cadre légitime des perspectives d'avancement de carrière, il a rappelé que le personnel affecté aux travaux relatifs au transport des marchandises dangereuses doit posséder une formation de base scientifique appropriée et des connaissances en matière de réglementation du transport de marchandises dangereuses qui demandent un long apprentissage. Il a souligné l'importance de l'expertise et de la mémoire institutionnelle du secrétariat qui garantit l'image de compétence de la CEE. Il a donc demandé que la politique prônée soit appliquée avec discernement et n'entraîne pas inutilement une détérioration de cette compétence.

Le Président a estimé que le Groupe de travail investissait pratiquement toutes ses ressources dans des travaux effectifs, et qu'il devrait songer à en investir une part dans des activités visant à accroître la visibilité politique de ses résultats. Le cinquantième anniversaire de la conclusion de l'Accord ADR en 2007 pourrait en être l'occasion.

En ce qui concerne finalement la publication des documents, le secrétaire a attiré l'attention du groupe de travail sur le fait que la publication des documents sur le site Internet de la Division des transports dans la langue originale immédiatement après sa réception est contraire aux règles de la CEE-ONU.... Cela ne devrait se faire qu'au moment où ils sont disponibles dans toutes les langues de travail, comme pour la diffusion et l'envoi par poste.

Remarque du secrétariat de l'OTIF : Etant donné que la majorité des documents ne sont disponibles dans toutes les langues que dans les deux à trois semaines qui précèdent les réunions, les décisions seront considérablement plus difficiles à prendre et en conséquence souvent reportées à la prochaine session.

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE-ONU)

29^{ème} session

Genève, 3-11 juillet 2006

Les experts ou observateurs de 28 pays et 43 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé aux travaux de cette avant-dernière session de la période biennale 2005-2006 dans le cadre de la 15^{ème} révision du Règlement type de l'ONU.

Décisions importantes prises

L'introduction d'une épreuve de vibration pour les grands récipients pour vrac (GRV) pour les matières liquides seulement et à partir de 2011 pour les nouveaux GRV seulement. Cette décision a cependant été contestée par certaines délégations qui l'ont considérée non justifiée, peu appropriée et pas facile à mettre en oeuvre.

L'introduction pour tous les modes de transport de nouvelles dispositions pour les quantités exceptées, une spécificité actuellement du mode aérien seulement. Le marquage différent de ces envois par rapport aux quantités limitées actuellement en vigueur pourrait cependant constituer une source de confusion.

Questions restées en suspens

Les nouvelles dispositions du Règlement type de l'ONU sur le transport en vrac de carcasses d'animaux infectés ont été considérées par la Réunion commune RID/ADR/ADN comme insuffisamment développées.

La définition du suremballage modifiée unilatéralement par la Réunion commune afin de tenir compte de la pratique fréquente des modes de transports terrestres en Europe a été contestée par le Sous-comité.

Le transport de certaines matières en citernes mobiles autorisé par le RID/ADR/ADN mais non autorisé dans le Règlement type de l'ONU devra être réexaminé par le Sous-comité.

La question d'interprétation de ce l'on entend par « autorité compétente » pour l'agrément de certains emballages devra être clarifiée dans le contexte juridique de chaque instrument international applicable, notamment pour les envois en transit avant une nouvelle expédition. S'agit-il de l'autorité compétente du pays d'origine ou de toutes les autorités compétentes de tous les pays participant à l'opération de transport?

Le renoncement à l'attribution d'obligations concrètes aux différents intervenants dans le transport dans le Règlement type de l'ONU, demandé par la Réunion commune RID/ADR/ADN, car certaines de ces obligations sont contradictoires par rapport au RID/ADR/ADN, devra faire l'objet d'une proposition concrète pertinente.

Harmonisation avec le règlement de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)

Le Sous-comité a pris note que l'AIEA a décidé de ne pas publier une édition 2007 de son règlement et a recommandé aux organisations de ne pas mettre en vigueur les changements adoptés lors des deux années écoulées. Bonne nouvelle !

Options pour faciliter l'harmonisation globale des règlements de transport avec le Règlement type de l'ONU – Convention mondiale (suite du feuillet, v. Bulletins 1/2005, p. 4/5, 3/2005, p. 41-43 et 4/2005, p. 63/64)

Certains experts ont estimé que les dispositions figurant déjà dans des instruments juridiques internationaux propres à tel ou tel mode de transport pourraient être rendues applicables à tous les modes par le biais d'un instrument juridique unique, dans les cas où ces dispositions sont pertinentes pour tous les modes, ce qui permettrait d'éviter les variations mineures qui compliquent actuellement les opérations de transport multimodal et également de simplifier les tâches des pouvoirs publics en ce qui concerne la mise en oeuvre et d'alléger la charge de travail administratif correspondante.

Cependant, plusieurs experts ont réaffirmé qu'une convention mondiale n'était pas nécessairement la meilleure solution et que la nécessité d'une telle convention n'avait pas été démontrée. Certains d'entre eux pensaient que les variations n'étaient pas si nombreuses et que, quand elles existaient, elles étaient justifiées par des considérations modales ou régionales. La prise en compte de ces variations dans une convention mondiale nécessiterait un système complexe de coopération avec les organisations internationales concernées. En outre, les instruments juridiques internationaux existants resteraient nécessaires pour ce qui est des règles applicables à un seul mode de transport.

Plusieurs experts ont appuyé l'idée de réviser le texte du Règlement type pour repérer les incohérences dans la formulation et la présentation. D'autres ont rappelé que, puisque de nombreuses dispositions du Règlement type sont intégrées telles quelles dans certains instruments

tels que le Code IMDG, le RID, l'ADR, l'ADN et les règlements nationaux de nombreux pays, les révisions rédactionnelles impliquent des modifications de tous ces instruments et ne sont pas nécessairement accueillies avec satisfaction par les gouvernements et les organisations internationales telles que l'OMI qui a maintes fois exprimé le souhait d'éviter de fréquentes modifications rédactionnelles qui ne sont pas justifiées par des raisons de sécurité.

Un membre du secrétariat a appelé l'attention sur les coûts de ces changements, parce qu'une révision rédactionnelle du texte anglais impliquerait une révision correspondante des versions établies dans les cinq autres langues officielles de l'ONU. Il a rappelé que, lorsque les Recommandations de l'ONU ont été restructurées pour devenir le Règlement type et lors de l'adaptation en parallèle du Code IMDG, du RID, de l'ADR et de l'ADN, toutes les dispositions avaient été réexaminées et il était peu probable qu'il reste beaucoup d'incohérences dans les textes. Il a rappelé que, comme le Sous-comité est un organe composé d'experts, les travaux spécialisés sont normalement effectués par le Sous-comité lui-même et non par le secrétariat ou des experts rémunérés par le secrétariat. Si le travail à effectuer est essentiellement d'ordre rédactionnel, il pourrait être réalisé par le secrétariat avec les ressources disponibles et selon les règles administratives applicables. Il a invité toutes les délégations à porter à l'attention du secrétariat toute incohérence dans le texte existant.

Certains experts ont estimé que les prescriptions essentielles concernant la classification devaient rester dans le Règlement type et ne devaient pas être transférées dans le Manuel d'épreuves et de critères. Si le Sous-comité décidait que les critères de classement devaient être rendus obligatoires par le biais de références à d'autres textes, le renvoi au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage (SGH) pourrait être une solution plus appropriée que la modification du Manuel d'épreuves et de critères. Certains experts ont aussi fait observer qu'un renvoi au Manuel d'épreuves et de critères pourrait poser des problèmes juridiques dans leur pays si le Manuel contenait des prescriptions essentielles qui devaient être connues de tous les utilisateurs et non des dispositions très techniques intéressant uniquement des organismes spécialisés parce qu'il faudrait alors traduire le Manuel et l'inclure dans leur législation nationale.

Il a été rappelé que le Conseil économique et social coordonne les travaux des institutions spécialisées et des commissions régionales. Les Recommandations de l'ONU sont adressées aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux commissions régionales par le

biais de ses résolutions, mais la modification de textes juridiques reste la prérogative des États Membres pour les règlements nationaux et des parties contractantes aux conventions pour les instruments juridiques internationaux. L'accès du public aux documents et textes juridiques dépend aussi de la politique arrêtée par l'organe directeur de chaque organisation.

Le représentant de l'AIEA a indiqué que certains gouvernements appliquaient directement les règlements de l'AIEA et que certains d'entre eux avaient dit qu'ils ne souhaitaient pas que l'on en modifie la présentation. La question avait été examinée, mais, pour l'heure, l'AIEA avait décidé de conserver la présentation actuelle, décision qui pourrait être revue à l'avenir lorsque le nouveau mode de présentation de l'ONU pour les dispositions de la classe 7 serait examiné par l'AIEA. La représentante de l'OACI a rappelé que la question du renforcement de l'harmonisation, sur le plan de la présentation, avec le Règlement type de l'ONU serait aussi examinée par son organisation, s'agissant par exemple de la numérotation des dispositions spéciales, etc.

Le Sous-comité a jugé qu'il serait utile d'indiquer l'emplacement des modifications lorsque les éditions révisées seraient publiées. Le secrétariat étudiera les pratiques suivies par différents éditeurs et les moyens de le faire le plus facilement et avec le meilleur rapport coût-efficacité. Le Sous-comité a noté et admis que cela pourrait ne pas être possible pour toutes les versions linguistiques et entraînerait des retards dans la publication. Il a aussi été rappelé que la liste des modifications était publiée dans toutes les langues officielles chaque fois que sortait une nouvelle publication.

Remarque du secrétariat de l'OTIF : Dans le RID, ces modifications sont signalées, mise à part provisoirement dans la version française. En ce qui concerne la diffusion des documents sur le site Internet de la Division des transports de la CEE-ONU, dès leur réception dans la langue originale et sans attendre la diffusion dans les autres langues, le secrétariat a signalé que cette manière de procéder est contraire aux règles de l'ONU Si tel n'était pas le cas, la majorité des documents ne serait accessible que 2 à 3 semaines avant la réunion. Pour ce qui est de la publication du Règlement type de l'ONU dans les autres langues que l'anglais et le français, elle a lieu en général avec une édition de retard ...

Le secrétariat a été invité à consulter l'Union postale universelle sur les dispositions existantes concernant l'expédition de marchandises dangereuses et à informer le Sous-comité en conséquence.

Le Sous-comité est convenu que, lorsqu'une période transitoire serait jugée nécessaire pour l'application effective de dispositions nouvelles ou révisées, la date recommandée pour la mise en vigueur devrait être mentionnée dans le Règlement type.

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 11-15 septembre 2006

Les experts de 24 Gouvernements (dont les États-Unis d'Amérique) et 18 organisations internationales gouvernementales (dont la Commission européenne et l'OSJD) ou non Gouvernementales (dont l'UIC, l'UIP, le CEN et l'IRU) ont participé aux travaux de cette session présidée par M.C. Pfauvadel (France).

Groupe de travail sur les citernes

La Réunion commune a rejeté la proposition du Groupe de travail de reprendre une mesure transitoire générale pour les citernes conçues et construites conformément aux normes référencées applicables au moment de leur construction et qui sont modifiées, révisées ou plus énumérées, en permettant à ces citernes de pouvoir continuer à être utilisées. Le fait de ne pas indiquer une date limite pour l'application de la mesure transitoire, et de ne pas nommer spécifiquement les normes ou parties de normes concernées a également été contesté. En effet, en général, le RID/ADR/ADN comporte deux types de mesures transitoires : celles de durée illimitée visant notamment la conception et la construction ou celles de durée limitée (jusqu'à la prochaine épreuve périodique par exemple) visant parfois certains équipements et le marquage.

Groupe de travail sur le chapitre 6.2 – Récipients à gaz

La Réunion commune a noté que le Groupe de travail informel s'est réuni deux fois depuis la dernière session, pour continuer les travaux afin d'incorporer dans le RID et l'ADR les principes de la directive européenne dite « TPED » conformément au mandat fixé en septembre 2005.

Certaines délégations ont fait remarquer qu'elles s'attendaient à ce que le Groupe n'introduise dans le RID et l'ADR que certains éléments de la directive TPED. Elles étaient donc surprises que des sujets comme la surveillance du marché ou le marquage de reconnaissance réciproque dans le contexte de l'utilisation soient pris en compte dans la proposition.

D'autres délégations ont fait remarquer que les questions de construction des récipients, de remplissage et d'épreuves relèvent à la fois du domaine du transport et de l'utilisation, et qu'il paraissait donc possible et utile d'utiliser le cadre juridique du RID et de l'ADR pour véhiculer les principes de reconnaissance réciproque et de surveillance des marchés contenus dans la directive TPED pour les appliquer plus globalement dans tous les pays Parties contractantes au RID et à l'ADR.

Il a été relevé que l'ADR et le RID prévoient déjà une reconnaissance réciproque des agréments délivrés par quelque partie contractante que ce soit pour le transport international, sans qu'il soit nécessaire de respecter les conditions prévues dans la directive TPED. Les conditions prévues semblent subordonner la reconnaissance réciproque des agréments et certificats délivrés par les Parties contractantes à des conditions qui pourraient remettre en cause les principes de reconnaissance réciproque appliqués actuellement dans le contexte du transport, par exemple lorsqu'un pays n'a pas la possibilité de participer régulièrement à des réunions.

Pour la question relative à la procédure, les secrétariats de l'OTIF et de la CEE-ONU ont indiqué que le document avait été reçu trop tard pour qu'ils puissent apporter une réponse appropriée immédiatement. Le Groupe de travail informel sera avisé en temps utile.

De même, le Groupe de travail informel devrait fournir davantage d'informations sur le fonctionnement souhaité des deux groupes de travail que le document prévoit d'établir (mandat, langues de travail, nombre de délégués, périodicité et longueur de réunion) pour que les secrétariats puissent évaluer les conséquences budgétaires. Il a été rappelé cependant que la création de nouveaux organes subsidiaires au sein de la CEE-ONU obéit à des règles très strictes, et qu'en principe l'utilisation de ressources pour de nouvelles activités doit se traduire par l'arrêt d'autres activités. Les secrétariats n'ayant pas été informés de ces propositions avant la session, ils communiqueront leurs commentaires par correspondance.

Plusieurs délégations ont indiqué que l'instauration de tels groupes aurait également des conséquences budgétaires importantes pour leur gouvernement qui devrait financer la participation des délégués.

Pour l'application des prescriptions à d'autres citernes des chapitres 6.7 et 6.8, il a été rappelé que l'agrément des citernes du chapitre 6.7 peut se faire dans un cadre juridique autre que celui du RID et de l'ADR (Code IMDG).

Rapport du Groupe de travail informel sur les déchets dangereux

Sur la base du rapport du Groupe de travail, la Réunion commune a adopté les principes suivants pour la poursuite des travaux :

- a) un système simplifié de classement des déchets dangereux devrait être introduit dans le RID/ADR/ADN ; ce système ne se substitue pas aux prescriptions actuelles mais il pourra être appliqué lorsque l'application des prescriptions actuelles pose trop de problèmes ; il conviendra de préciser clairement les situations où ce système simplifié peut être appliqué ;
- b) il est possible d'envisager une quantité limite au-dessus de laquelle on ne pourra pas appliquer le système, et cette question peut être débattue par le Groupe ;
- c) le Groupe discutera les questions relatives à l'affectation par défaut à un groupe d'emballage ;
- d) le Groupe pourra étudier la possibilité d'utiliser la nomenclature européenne des déchets pour remplacer le nom technique en tant que supplément à la désignation officielle de transport.

Project MITRA (Monitoring and Intervention for the Transportation of Dangerous Goods)

La Réunion commune a pris note d'un projet d'application télématique pour les transports de marchandises dangereuses qui fait l'objet d'un financement de la Commission européenne, portant sur l'expérimentation d'un prototype d'application de suivi télématique et de localisation à distance des transports de marchandises dangereuses.

Comme plusieurs projets identiques sont en cours dans certains pays de l'Union européenne, la Réunion commune a souhaité que ces projets soient coordonnés afin d'assurer au minimum une interopérabilité des différents systèmes mis en place.

Il serait utile également d'assurer une coordination entre les entreprises intéressées par le développement de telles applications télématiques, les administrations responsables de la réglementation, les services d'intervention d'urgence et les organisations représentant des expéditeurs et des transporteurs pour voir comment les centres télématiques et de géolocalisation peuvent être mis au point pour répondre à la fois aux besoins de la régle-

mentation, de l'intervention d'urgence, et de la logistique dans un contexte de transport international.

Transport de marchandises dangereuses pour l'environnement dans une chaîne comportant un parcours maritime ou aérien

Rappelant qu'il ne sera plus possible selon le RID et l'ADR 2007 de ne pas classer comme matières dangereuses pour l'environnement des matières qui le sont selon le RID et l'ADR mais qui ne sont pas identifiées comme telles dans le Code IMDG ou selon les Instructions techniques de l'OACI, le CEFIC a proposé de préparer un accord multilatéral qui permettrait à l'industrie de bénéficier des dérogations précédentes, en attendant que les nouveaux critères du Système Général Harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques deviennent effectivement applicables dans tous les règlements modaux. Il a indiqué que le manque d'harmonisation créerait des problèmes pratiques très importants pour ces marchandises arrivant par voie maritime ou aérienne en Europe, ou en sortant.

Un membre du secrétariat a expliqué que les dispositions spéciales 909 du Code IMDG et A97 des instructions techniques de l'OACI permettent de classer sous les numéros ONU 3077 ou 3082 les matières ne relevant pas des classes 1 à 8 mais considérées comme dangereuses pour l'environnement selon le RID et l'ADR. Il n'y a donc pas de problème pratique lié à l'application de la réglementation pour le transport multimodal international de ces marchandises.

Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas favorables à revenir sur une décision prise il y a un an à peine, notamment par le biais d'un amendement à un texte qui n'est pas encore en vigueur.

Il a été convenu que les dérogations supplémentaires demandées par l'industrie pour les matières dangereuses pour l'environnement ne devraient être accordées que par le biais d'accords multilatéraux. Le représentant du Royaume-Uni a indiqué qu'il serait disposé à préparer un tel accord.

Acceptabilité des étiquettes non parfaitement conformes

La proposition d'ajout d'une note dans le RID/ADR n'a pas été acceptée en tant que telle. La Réunion commune a préféré reprendre une remarque dans le rapport stipulant que « les écarts liés à la réglementation dus à l'utilisation d'étiquettes du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI qui présentent des variations mineures par rapport à celles prescrites dans le

RID/ADR ne devraient pas faire l'objet de verbalisation par les autorités de contrôle ».

Elle a en outre convenu d'examiner ultérieurement les différences ou déviations mineures sur la base d'exemples. Il a d'autre part été constaté que le problème se pose surtout dans le cas des étiquettes Nos 8 et 9.

Elle a finalement invité les autorités de contrôle à faire preuve de flexibilité de manière générale et en particulier en ce qui concerne ces deux étiquettes.

Langues à utiliser dans le document de transport

La Réunion commune a noté la suggestion de l'UIC de modifier le paragraphe 5.4.1.4.1 de l'ADR afin d'y éliminer la référence à la possibilité d'utiliser des langues autres que l'anglais, le français ou l'allemand lorsque ceci est prévu par des tarifs internationaux. La justification serait l'harmonisation avec le RID et éviter que les documents de transport soient rédigés dans des langues autres que celles qui ont fait l'objet d'un accord entre autorités compétentes des pays concernés.

Il a été jugé préférable de demander au groupe WP.15 de vérifier si cette référence à des tarifs internationaux est toujours nécessaire.

Transport de matières solides et liquides dans des récipients à pression

La Réunion commune a adopté un compromis entre les dispositions spécifiques du RID/ADR et celles plus récentes du Règlement type de l'ONU. Le secrétariat a été chargé de compléter la mesure transitoire proposée en ce qui concerne la durée de vie des récipients. Le représentant de l'Allemagne a été invité à soumettre un document informel au Sous-comité d'experts afin que ce dernier examine les dispositions adoptées pour le RID/ADR au titre de l'harmonisation.

Référence aux mesures transitoires

Plusieurs délégations ont exprimé une certaine sympathie pour le principe d'améliorer la convivialité des mesures transitoires. Il a été fait remarquer cependant que c'est par souci de convivialité que ces mesures ont été regroupées dans le chapitre 1.6. Introduire une référence croisée dans la réglementation par le biais de NOTA dans le texte aux dispositions transitoires applicables à une disposition donnée pourrait s'avérer fort compliqué, certaines mesures transitoires étant de longue durée, mais d'autres ne dépassant pas six mois.

Plusieurs délégations considéraient que disposer d'un tableau récapitulatif des dispositions applicables au matériel de transport de longue durée, suivant la date de fabrication, serait utile, et les exemples des mesures transitoires de l'ADN pour la construction des bateaux ou de l'ADR pour les véhicules ont été cités.

La Réunion commune a décidé qu'à l'avenir les dispositions transitoires devraient indiquer de façon détaillée les dispositions applicables aux transports qui bénéficient de ces mesures.

Transport de fibres d'origine animale ou végétale, de chiffons huileux et de déchets de textiles

La suppression de ces Nos ONU dans le tableau A du Chapitre 3.2 du RID/ADR qui ne reprend que la mention "exempté/non soumis" pour ces matières, auxquelles est affectée la disposition spéciale 117 dans le Règlement type de l'ONU, c.-à-d. uniquement applicable au trafic maritime, n'a pas été accueillie favorablement par la Réunion commune.

Certaines délégations ont considéré que cette mesure ne serait pas amicale pour les utilisateurs dans le cadre du transport multimodal (maritime/terrestre), car ils ont besoin de ces informations.

D'autres délégations ont estimé qu'il serait préférable de ne pas exempter ces rubriques des dispositions du RID/ADR ou de demander au Sous-comité d'experts de l'ONU de supprimer ces numéros ONU, au titre de l'harmonisation multimodale.

Un membre du secrétariat a rappelé que les matières des Nos ONU concernés, à l'exception des fibres sèches (3360), étaient autrefois couvertes par le RID/ADR, mais qu'à la suite de la révision des classes 4.1 à 4.3, ces rubriques avaient été supprimées étant donné que les matières ne répondaient pas aux nouveaux critères de ces classes, d'une part parce que les critères et méthodes d'épreuve introduits à l'occasion de cette révision n'étaient pas appropriés pour classer des matières comme de la paille ou des chiffons, d'autre part parce que, bien qu'elles aient été autrefois classées sur la base de l'expérience, elles ne semblaient pas poser de problèmes en transport terrestre. Ces Nos ONU ont été maintenus dans le Règlement type à la demande de l'Organisation maritime internationale en raison des problèmes qu'a posé ce type de cargaison en trafic maritime.

Il a été en outre relevé que le problème concernait avant tout les chiffons huileux (1856) lorsque ces chiffons sont imprégnés de liquides inflammables de la classe 3.

La Réunion commune a finalement convenu que l'Allemagne compte élaborer une proposition de disposition spéciale qui stipulerait que les chiffons huileux imprégnés de liquides inflammables de la classe 3 doivent être réglementés en fonction des propriétés qu'ils présentent. Avant de la présenter au Sous-comité d'experts de l'ONU elle prendra contact avec le représentant des Etats-Unis d'Amérique pour s'informer sur la façon dont ces cas sont traités aux Etats-Unis afin de trouver une solution conjointe qui permettra l'harmonisation

Échanges d'expériences pour les experts reconnus

Leipzig, 29/30 août 2006

33 experts de 10 États membres ont participé à cette deuxième réunion de ce groupe de travail de la Commission d'experts du RID dont l'objectif consiste à assurer une procédure d'application uniforme pour l'exécution des épreuves, contrôles et vérifications sur les citernes des wagons-citernes. Les exigences d'épreuves résultent en partie du RID lui-même, des normes prises en considération et des conceptions d'exécution des autorités compétentes qui ne sont réglées ni dans le RID, ni dans les normes.

Il devrait s'ensuivre une détermination du besoin normatif pour les organes normatifs ou une proposition de précision dans le RID à l'intention de la Commission d'experts du RID. Pour ce faire, il s'avère nécessaire que les procédures d'épreuves appliquées sur le plan national soient communiquées au secrétariat de l'OTIF de façon que les autres États membres puissent en prendre connaissance. En outre, les États membres devraient communiquer au secrétariat les problèmes constatés afin d'assurer une information des autres États.

Le groupe de travail a convenu que les réunions de ce groupe de travail devraient se tenir à une date proche de la session de la Commission d'experts du RID pour que les résultats obtenus puissent être portés à la connaissance de la Commission d'experts. Le groupe de travail a par ailleurs considéré cet échange d'expérience fondamentalement nécessaire afin de parvenir à une harmonisation des procédures. Il a cependant douté de la nécessité de prescrire la participation obligatoire de tous les experts. Il a par contre souhaité qu'au moins un

représentant de l'autorité compétente y participe et qui peut exercer dans son pays une fonction multiplicatrice et que le plus d'experts possible devraient y participer, car ces derniers disposent de l'expérience pratique nécessaire. Les participants ont été priés d'envoyer en outre au secrétariat des documents sur les épreuves, pour autant qu'ils soient disponibles sous forme écrite dans une langue de travail, de façon qu'ils puissent être portés à la connaissance des autres États.

Technique

Registres de véhicules nationaux (NVR) et registres de matériel roulant (RRS)

Participation de l'OTIF
au Groupe de travail de l'ERA

Lille, 31 mai et 28 juin 2006

Le Secrétariat de l'OTIF a activement participé aux travaux du Groupe de travail (WP) établi par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) afin d'élaborer les spécifications des registres de véhicules nationaux qui doivent être créés dans les États membres de l'UE conformément à l'article 14 des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE, toutes deux modifiées par la Directive 2004/50.

L'ERA a été chargée, conformément au Règlement 881/2004/CE d'élaborer et de recommander à la Commission un modèle de format pour le registre de véhicules national (NVR) comprenant les éléments suivants : contenu, format des données, structure fonctionnelle et technique, mode opératoire, règles pour l'entrée des données et les consultations.

Outre des membres du personnel de l'ERA, les autorités de sécurité nationales des États membres de l'UE, la Commission européenne et des organisations intéressées (CER, UIP, EIM, ERFA, UIRR, UITP, UNIFE et OTIF) étaient également représentées.

Les objectifs de l'OTIF

Le Secrétariat de l'OTIF a représenté les intérêts des États de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE, notamment en ce qui concerne la création d'un registre de l'OTIF pour les véhicules admis conformément à l'article 13 de l'Appendice G à la COTIF 1999. Le but du Secrétariat de l'OTIF est d'assurer la cohérence, la compatibilité et la transparence entre les NVR et le registre de l'OTIF, étant donné que les fournisseurs des

données et les utilisateurs des registres, que ce soient des autorités, des entreprises ferroviaires ou des détenteurs, ne sont pas uniquement situés à l'intérieur de l'UE, mais partout dans le système ferroviaire à l'intérieur duquel les véhicules peuvent circuler. Il devrait, par conséquent, être possible pour un utilisateur de recevoir des informations sur un véhicule ferroviaire en interrogeant (un des) les registres sur l'état de son admission, sa capacité d'interopérabilité et ses caractéristiques techniques, indépendamment de l'État où le véhicule a été admis et indépendamment de l'endroit où siège son détenteur.

Par ailleurs, des doublons en ce qui concerne l'enregistrement devraient être évités. Conformément aux réglementations actuellement en vigueur, un véhicule admis et enregistré dans le NVR d'un État membre de l'UE (qui applique les Appendices F et G COTIF) doit également être inscrit dans le registre de l'OTIF, et un véhicule admis dans un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE et inscrit dans le registre de l'OTIF, doit, conformément aux réglementations de l'UE, être enregistré lors de son entrée dans l'UE, par le premier État membre de l'UE sur le territoire duquel il entre. Le WP a considéré que cet enregistrement de véhicules d'États tiers était particulièrement difficile en ce qui concerne le facteur du temps, la saisie des données et la possible absence de certaines données.

Lorsque les spécifications des registres (contenu, format des données, structure fonctionnelle et technique, mode opératoire, règles pour l'entrée des données et les consultations) sont équivalentes ou au moins compatibles, les registres devraient être en mesure de travailler ensemble et les objectifs du Secrétariat seraient ainsi atteints.

Rapport final du Groupe de travail concernant les NVR

Le WP définit l'*utilisation principale* des NVR comme suit :

- Enregistrement de l'autorisation et du numéro d'identification attribué aux véhicules,
- recherche, à l'échelle européenne, de brèves informations concernant un véhicule particulier,
- suivi des aspects légaux, tels que les obligations et les informations juridiques,
- informations concernant les épreuves, notamment en relation avec la sécurité et la maintenance,
- permettre des contacts avec le propriétaire et le détenteur,

- vérification des exigences en matière de sécurité avant de délivrer le certificat de sécurité,
- suivi d'un véhicule particulier.

A cette fin, le rapport final définit les *éléments des données*, les *formats des données*, les *droits d'accès* et la *structure locale et globale* possible. Des *demandes* peuvent être établies pour un véhicule particulier en introduisant son numéro de véhicule à 12 chiffres ; des demandes « ouvertes » ou des demandes groupées permettant d'obtenir des informations concernant le statut d'admission, le nombre et les types de véhicules d'un détenteur particulier devraient, pour des raisons de concurrence, être interdites, à l'exception du détenteur en question ou du gestionnaire de la flotte.

Au départ, le WP portait uniquement sur les véhicules auxquels s'appliquent les directives d'interopérabilité, c'est-à-dire des véhicules neufs ou réaménagés nécessitant une admission de mise en service. Or, si les véhicules existants n'étaient pas inclus dans les NVR, les utilisateurs pourraient être confrontés, entre autres, aux problèmes suivants :

- le travail avec deux registres ne serait pas pratique,
- incertitudes en ce qui concerne le caractère unique du numéro d'identification du véhicule,
- les véhicules existants manqueraient à des fins de recherche.

Pour cette raison, après une confirmation du Comité Article 21 de l'UE en mars 2006, d'étendre le champ d'application des NVR *également aux véhicules existants*, le WP est convenu des détails d'une telle extension, y compris des procédures, de la période transitoire, etc., cela au grand soulagement du Secrétariat de l'OTIF, étant donné que la COTIF 1999 exige que le registre de l'OTIF contienne tous les véhicules admis, y compris les véhicules existants.

En ce qui concerne la *structure*, le rapport final recommande que l'UE mette en œuvre une solution *décentralisée* sur la base de NVR électroniques qui seraient établis et gérés par chaque Etat membre. Le concept consiste à mettre en œuvre un moteur de recherche sur les données introduites en utilisant un logiciel d'application commun (un *commutateur* appelé « Registre de véhicules virtuel ») permettant aux utilisateurs d'obtenir des données de tous les registres locaux des Etats membres. Les données des NVR enregistrées au niveau national seront accessibles en utilisant une application sur la base d'Internet (avec sa propre adresse Internet). Pour les quelques Etats

membres de l'UE ne disposant pas encore d'un registre national électronique, il est prévu de développer un NVR standard qui leur serait offert/vendu.

Une solution bonne et clairvoyante, compatible avec la COTIF 1999

Le Secrétariat de l'OTIF considère que pour remplir les exigences de l'article 13 de l'Appendice G à la COTIF 1999, la solution recommandée pour les NVR de l'UE pourrait facilement être élargie aux Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE et que le moteur de recherche pourrait être élargi à un moteur de recherche UE-OTIF commun au moyen duquel les utilisateurs pourraient obtenir des données concernant tous les véhicules en circulation et non pas uniquement ceux qui sont admis et enregistrés au sein de l'UE. Si certains Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE désiraient, pour des raisons pratiques ou économiques, renoncer à gérer eux-mêmes un NVR local, la possibilité devrait leur être offerte d'acquiescer auprès de l'OTIF le service de gérer leurs données dans un registre central ; l'obligation de tenir à jour ces données incomberait toutefois toujours aux autorités chargées de l'admission.

Registres de matériel roulant (RRS)

Les directives d'interopérabilité susmentionnées exigent deux registres séparés pour chaque Etat membre, à savoir, conformément à l'article 14, un NVR contenant des informations relatives à l'admission (la mise en service) d'un véhicule et un RRS, conformément à l'article 24, contenant des informations relatives aux principales caractéristiques de chaque sous-système ou de chaque partie de sous-système (p. ex. les paramètres de base, y compris les paramètres techniques).

La spécification des RRS ne faisait toutefois pas partie des tâches du WP. Le Secrétariat de l'OTIF a proposé d'intégrer les deux registres en un seul, comme cela est le cas aujourd'hui dans certains pays, mais étant donné que la Directive exige deux registres séparés, le WP n'a pas été en mesure de soutenir cette proposition, mais a proposé à la Commission européenne de lui attribuer le mandat d'élaborer les spécifications pour les RRS, ce qui permettrait d'assurer la cohérence. Cette proposition a été acceptée par la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF continuera, par conséquent, à participer aux travaux du WP en vue de la spécification des RRS.

Le rapport final du WP est disponible

Le WP a achevé ses travaux à la fin juin 2006. Le rapport final a été envoyé, en tant qu'annexe aux recommandations de l'ERA, à la Commission européenne, le 28 juillet 2006. Le rapport (uniquement en langue anglaise) peut être téléchargé du site Internet de l'OTIF¹ (et du site Internet de l'ERA²)

Le Secrétariat de l'OTIF est très satisfait du résultat jusqu'à présent obtenu par le Groupe de travail et nous sommes d'avis qu'en reprenant ces spécifications dans le registre de l'OTIF et qu'en établissant une structure de demande similaire à celle proposée dans le rapport final, les objectifs du Secrétariat de l'OTIF, à savoir de parvenir à des systèmes entièrement cohérents et en mesure de coopérer, vus par l'utilisateur comme « un seul » système, peuvent être atteints.

(Traduction)

Session d'experts de la Commission V : Infrastructure et matériel roulant.

Thème n° 1 :

« Gabarit d'encombrement limite des véhicules en trafic international ferroviaire interopérable »

Varsovie, 20-22 juin 2006

Conformément au plan d'activités communes OTIF-OSJD pour l'année 2006, le Secrétariat était invité à cette session à laquelle il a participé activement en apportant ses connaissances techniques.

La session d'experts, à laquelle ont participé des représentants de chemins de fer situés de part et d'autre de la frontière entre l'écartement de 1435 mm et celui de 1520 mm, avait pour objet de discuter, de finaliser et d'adopter une proposition soumise par les chemins de fer russes au nom du Groupe de travail conjoint OSJD/UIC concernant une nouvelle fiche 502-3 : « Transports exceptionnels en trafic international ferroviaire à écartement de 1435 mm et de 1520 mm ».

Avant l'ouverture de la session, le Secrétariat a participé à une réunion du Groupe de travail conjoint afin de discuter le projet russe et de préparer sa présentation à la Commission V.

1 www.otif.org/html/f/tech_admin_registre_mr2003.php
2 www.era.europa.eu/public/Interoperability/documents/RRS/IU-REG-060727-%20Final%20Report.pdf

La proposition définit les transports exceptionnels, les réglementations organisationnelles, la manière de traiter les demandes de transport de la part de l'expéditeur, les contrôles techniques concernant le parcours et les marchandises, l'acceptation au transport, la lettre de voiture, les exigences de chargement, l'étiquetage, les obstacles au transport, la correction et le nouveau chargement de la marchandise, la responsabilité, les délais de livraison etc. Elle inclut les formulaires et les étiquettes à utiliser et définit l'organisation responsable de la coordination et de l'organisation tout au long de l'opération de transport. Dans certains cas, les règles sont différentes selon que le transport s'effectue dans le sens est-ouest ou ouest-est.

D'une manière générale, la proposition a été très bien accueillie par les experts de la Commission V et a été approuvée, en principe, par les représentants des chemins de fer au sein de l'OSJD. Comme toujours, les différences linguistiques constituaient un problème majeur en ce qui concerne les documents et les étiquettes, ce problème ayant été renforcé dans ce cas par l'utilisation de différents alphabets ; par exemple, il n'est pas possible de s'attendre à ce que les caractères cyrilliques soient toujours compris en Europe de l'Ouest.

Certaines modifications ont été proposées et certains points en suspens ont été renvoyés au Groupe de travail. Le Secrétariat continuera à suivre ce travail étant donné que celui-ci pourrait, à l'avenir, être pertinent pour l'adoption, au niveau gouvernemental, de réglementations de l'OTIF portant sur ce sujet.

(Traduction)

Commission d'experts techniques

1^{ère} session

Berne, 4-6 juillet 2006

Seulement 4 jours après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, la Commission d'experts techniques (CTE) établie par la nouvelle COTIF a tenu sa session inaugurale. Étaient invités non seulement des membres de la Commission tels que définis par la Convention, mais aussi des observateurs des États membres de l'OTIF qui n'ont pas (encore) ratifié, des États membres ayant fait une déclaration conformément à l'article 42 selon laquelle ils n'appliqueraient pas les Appendices F (APTU) et G (ATMF) (qui forment, ensemble, le système d'admission technique) ainsi que des représentants d'organisations intéressées, comme l'UE (la Commission/DG TREN), l'ERA, l'UIC, la CER, l'UIP, l'OSJD,

le CIT, l'ERFA, l'UNIFE, l'UITP, l'UIRR, le CEN et l'AIEP.

A la date de l'ouverture de la session, 33 des 42 Etats membres de l'OTIF avaient déposé leur instrument de ratification ou d'approbation et 8 de ces Etats membres (D, DK, E, F, FIN, L, NL et GB) avaient, à la demande de la Commission européenne, remis, peu avant l'ouverture de la session, une déclaration conformément à l'article 42 de la COTIF, selon laquelle ils n'appliqueraient pas les Appendices F et G.

Sur les 16 Etats membres représentés lors de la session, uniquement 8 disposaient du droit de vote en ce qui concerne l'ensemble des thèmes de l'ordre du jour. Les Etats membres ayant fait une déclaration conformément à l'article 42 de la COTIF 1999 ne disposeraient pas du droit de vote lorsque seraient traités les thèmes en relation avec les Appendices F et G, étant donné qu'ils ne seraient pas membres de la CTE au moment de la délibération et des prises de décision concernant les modifications des Appendices F et G (art. 16, § 1 COTIF 1999). La session est toutefois convenue que cette restriction ne concernerait pas les questions formelles, telles que le Règlement intérieur, l'élection du Président ou la date de la prochaine session de la CTE ainsi que le programme de travail.

Le représentant de la Suisse a été élu, à l'unanimité, à la Présidence de cette session.

Règlement intérieur provisoire

La session est convenue d'un Règlement intérieur provisoire applicable jusqu'à ce que la Commission d'experts techniques puisse l'adopter formellement avec le quorum nécessaire.

Coordination entre les Etats membres de l'UE

Juste avant l'ouverture de la session, les Etats membres de l'UE ont tenu une réunion séparée au cours de laquelle ils ont adopté un document rendant l'opinion de la Communauté en ce qui concerne l'ensemble des thèmes de l'ordre du jour. A la fin de cette réunion, ce document a été remis au Secrétariat et annexé au procès-verbal. Au cours de la session, le représentant de la Commission européenne et le représentant de la Finlande en tant qu'Etat ayant actuellement la Présidence de l'UE ont, à plusieurs reprises, demandé une interruption de la session afin que les Etats membres de l'UE puissent se réunir à part pour discuter et décider leur opinion coordonnée qui, en tant que conclusion, a été présentée en session plénière par le représentant de la Commission européenne.

Etant donné que le quorum n'a pas été atteint et que le représentant de la Commission européenne a informé que pour parvenir à une position commune au sein de l'UE, il serait nécessaire de disposer de nettement plus de temps que des 4 semaines disponibles pour étudier et discuter les documents avec les Etats membres de l'UE, tous les autres documents et suggestions concernant les questions « techniques » figurant à l'ordre du jour, tels que les spécifications à introduire dans les Annexes APTU, les problèmes concernant la maintenance etc. ont été reportés à la prochaine session de la Commission d'experts techniques.

Groupes de travail de la Commission d'experts techniques

Deux groupes de travail, WG STRAT (stratégie) et WG TECH (technique), tous deux répondant directement à la Commission d'experts techniques et travaillant en langue anglaise uniquement, ont été créés en vue de préparer la prochaine session de la CTE.

La Commission d'experts techniques a confié aux groupes les tâches suivantes :

WG STRAT :

- identifier, définir et analyser les interfaces entre l'OTIF et l'UE (dans la mesure où les Appendices APTU et ATMF sont concernés) et élaborer des approches communes afin de résoudre les problèmes en relation avec les disparités entre la COTIF 1999 et ses Appendices et la législation de l'UE ;
- élaborer des propositions pour un programme de travail de la CTE et des objectifs à long terme pour la Commission d'experts techniques ;
- élaborer un questionnaire à adresser aux Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE afin d'identifier leurs besoins et leurs attentes ;
- développer un aperçu du contenu de l'ensemble des Annexes APTU en prenant en compte la structure du système ferroviaire afin d'assurer la cohérence et la logique ;
- définition et rôle du détenteur
- préparer des mesures transitoires et identifier les questions d'interprétation.

WG TECH :

- examiner les suggestions et les propositions à introduire dans les Annexes techniques APTU ou d'autres documents devant être adoptés par la Commission d'experts techniques ;
- Annexes APTU concernant les wagons, les aspects de maintenance, les unités de traction, les voitures, les infrastructures ;
- Marquage des véhicules (Annexe P, gestion du système de numérotation, etc.) ;
- élaborer le registre de matériel roulant et définir les interfaces avec les registres de l'UE ;
- mesures transitoires pour les thèmes techniques.

Révision des Appendices F et G à la COTIF

Le Président (M. Schweinsberg, Allemagne) du Groupe de travail restreint établi lors de la session du 7 octobre 2004 et chargé d'élaborer les propositions nécessaires pour modifier les Appendices F et G afin de les rendre compatibles avec les réglementations de l'UE existantes, a présenté les propositions finales. Les membres du Groupe de travail restreint sont la France, l'Allemagne, la Grèce, la Lituanie, la Slovaquie, la Suisse, l'UIC, l'UIP et la Commission européenne.

Le Président du Groupe de travail restreint a conclu que l'objectif du Groupe a été pleinement atteint et que les problèmes juridiques qui se sont posés entre les deux systèmes pouvaient être résolus en adoptant les propositions. La présentation des propositions n'a pas suscité de commentaires immédiats, mais le représentant de la Commission européenne a informé que la Commission et les Etats membres de l'UE auraient besoin de 8 mois pour parvenir à une position avant que la Commission de révision ne puisse se réunir pour une adoption formelle. Les modifications entreraient en vigueur au plus tôt 12 mois après leur notification aux Etats membres.

Marquage des détenteurs de véhicules (Vehicle Keeper Marking - VKM)

En ce qui concerne les codes de détenteurs de véhicules, le représentant de la Commission européenne a informé que la Commission avait chargé l'Agence ferroviaire européenne (ERA) d'établir et de gérer un registre des détenteurs de véhicules au sein de l'UE. Etant donné que les wagons de marchandises circulent non seulement à l'intérieur de l'UE mais aussi dans les

autres Etats membres de l'OTIF et au-delà, les codes doivent être partout uniques. La session est convenue que le Secrétariat et l'ERA devraient essayer de parvenir le plus rapidement possible à un accord sur le registre VKM et sa gestion, y compris des règles communes pour la demande et l'attribution de codes.

Bases légales pour les véhicules existants et les nouveaux véhicules construits conformément au RIV/RIC

Une discussion importante et essentielle sur la question de savoir si les véhicules portant la marque RIV ou RIC et approuvés et maintenus conformément aux spécifications techniques du RIV/RIC peuvent, du point de vue juridique, continuer à circuler entre les Etats ayant ratifié la COTIF 1999 et si les nouveaux véhicules peuvent être approuvés conformément à ces règles ou leur substitut équivalent¹ a abouti à la conclusion qu'une solution pouvait être trouvée à l'article 11 APTU. Selon cet article, les Annexes APTU prévaudront sur l'« Unité technique », le RIV et le RIC après leur entrée en vigueur (l'entrée en vigueur des spécifications techniques).

La Commission d'experts techniques est parvenue, à l'unanimité, à la conclusion que « l'article 11, § 2 APTU devrait/doit être interprété de manière à ce que pour l'admission de matériel roulant au cours de la période entre l'entrée en vigueur de la COTIF et l'entrée en vigueur des prescriptions techniques des Annexes APTU, les prescriptions techniques contenues dans la version du RIV, du RIC et des fiches UIC applicables à la date de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 continuent à être reconnues ».

Pour cette raison, les admissions de véhicules RIV/RIC existants et les admissions de nouveaux véhicules ou de véhicules réaménagés sur la base de ces règles seront réciproquement reconnues par les Etats membres de l'OTIF qui appliquent les Appendices F et G.

Une opinion générale était également que les mesures transitoires nécessaires pour les véhicules existants devaient être introduites dans les Annexes APTU afin d'appliquer les « droits acquis ».

¹ Les spécifications techniques du RIV sont remplacées, à compter de juillet 2006, par le contrat d'utilisation uniforme (CUU) conclu entre l'UIC, l'UIP et l'ERFA.

Pour les Etats qui n'ont pas ratifié la COTIF 1999 et pour les Etats qui ont déclaré conformément à l'article 42 de la COTIF qu'ils n'appliqueraient pas les Appendices F et G, l'article 11 APTU et cette interprétation n'impliquent, bien entendu, pas d'obligations similaires.

Plate-forme électronique de travail commun

Le représentant de l'UIP a présenté l'idée de créer une « plate-forme électronique de travail commun » sous forme d'une plate-forme d'information électronique permettant à tous les acteurs du secteur ferroviaire d'accéder aux informations dont ils ont besoin sans avoir à effectuer de longues recherches, notamment sur un grand nombre de sites Internet. Cela faciliterait considérablement la tâche de maintenir à jour le degré de connaissances, ce qui contribuerait également à la sécurité.

Prochaine session

Il a été convenu que la prochaine session de la Commission d'experts techniques se tiendrait fin avril 2007.

Documentation

Tous les documents utilisés au cours de cette session, y compris l'ordre du jour et le procès-verbal avec les annexes, sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF, sous « Technique/admission »².
(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel d'Aix-en-Provence

Arrêt du 19 octobre 2005

En ce qui concerne la nature de la responsabilité encourue par le transporteur, eu égard à l'absence de titre de transport de la victime, il ne peut pas s'agir de responsabilité contractuelle¹. La responsabilité ne peut être engagée que sur le fondement quasi-délictuel. Le comportement fautif du voyageur tentant de prendre un train en marche est pour le transporteur prévisible et doit et peut être empêché.

Cf. Article 1384 al. 1 du Code civil français

Résumé :

Alors qu'elle tentait de prendre un train en marche, la victime, âgée de 17 ans et sans titre de transport, a été déséquilibrée et a chuté sous le train, se blessant grièvement. La victime étant dépourvue de titre de transport, la responsabilité de la SNCF doit être recherchée sur le fondement quasi-délictuel. En application de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil, la SNCF est présumée responsable des dommages causés par le fait du train dont elle a la garde. Elle ne peut totalement s'en exonérer que par la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure, ou d'un fait imprévisible et irrésistible à l'origine du dommage. Elle ne rapporte pas cette preuve en l'espèce. Le comportement d'un voyageur qui, arrivant tardivement sur un quai de gare, constate que le train qu'il veut prendre s'apprête à partir et tente de monter dans ce train bien que celui-ci soit déjà en marche, n'est nullement imprévisible pour la SNCF qui y est confrontée quasi-quotidiennement. Ce comportement n'est également nullement irrésistible pour la SNCF qui dispose de moyens modernes adaptés permettant de prévenir ce type d'accident (portillon automatique d'accès aux quais, isolement du quai par rapport aux voies avec des sas permettant l'accès aux trains, etc.). Par conséquent, le comportement de la victime, s'il est fautif en ce qu'il procède d'une attitude particulièrement irréfléchie et imprudente, ne présente pas les caractères de la force

² www.otif.org/html/e/tech_adm_CExp_tech_doc2006.php

¹ Les dispositions des RU CIV concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont également applicables qu'aux transports contractuels (v. art. 1, § 1 CIV).

majeure. L'exonération ne sera donc que partielle et s'opèrera à hauteur de 50 pour cent.

(Extrait de : JurisData n° 2005-288012, LexisNexis SA)

Bibliographie

Filthaut Werner, *Haftpflichtgesetz (Loi relative à la responsabilité civile)*, Commentaires de Beck, 7^{ème} édition remaniée, Editions C.H. Beck, Munich 2006, XXV, 662 pages, ISBN 3 406 54903 9

Les dispositions de la deuxième Loi portant modification des dispositions en matière de responsabilité civile et les dispositions de la Loi relative à la modernisation du droit des obligations, qui remanient entièrement le droit relatif à la responsabilité civile, entrées en vigueur peu avant la publication de la 6^{ème} édition de ce Commentaire, ont maintenant trouvé leur entrée dans la pratique jurisprudentielle en Allemagne et ont fait l'objet de nombreuses explications de la littérature. La 7^{ème} édition du Commentaire traite l'évaluation de ces nouveautés par la jurisprudence et la littérature avec état au 1^{er} mars 2006.

Le Commentaire tient, par ailleurs, compte des modifications de la Loi générale relative aux chemins de fer, du droit relatif à la prescription et des conditions générales des chemins de fer ainsi que des modifications prochaines de l'Ordonnance relative aux chemins de fer, du droit international ferroviaire et des conditions générales relatives à l'alimentation en énergie électrique.

Une liste des abréviations et de la littérature ainsi qu'un registre détaillé, conformément à la tradition de la maison d'édition, facilitent l'utilisation de l'ouvrage.

Ce commentaire standard de Filthaut, traité avec la minutie habituelle, permet aux juristes des assurances et autres services juridiques, aux juges, avocats et autres personnes intéressées de trouver sans trop de problèmes des solutions en ce qui concerne les questions de responsabilité civile et peut donc être vivement conseillé.

(Traduction)

Kunz Wolfgang (Editeur), *Eisenbahnrecht* (Droit ferroviaire) : Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos,

Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 20^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} mai 2006

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Avec des livraisons complémentaires continues, il est procédé non seulement à la mise à jour nécessaire, mais les textes et commentaires sont également complétés étape par étape (dernièrement v. Bulletin 1/2006, p. 17). Outre l'éditeur, environ 20 autres auteurs participent à l'élaboration de ce recueil. L'ouvrage de base comporte 2'625 pages.

Le recueil comporte quatre tomes. Les deux premiers tomes sont consacrés au droit de la République fédérale d'Allemagne, le troisième au droit des Länder et au droit européen et le quatrième couvre les catégories « Droit international », « Recommandations/prescriptions/tarifs » et « Autre droit ». Chaque tome comporte un aperçu rapide des lois, ordonnances et autres règlements ainsi qu'un sommaire concernant l'ensemble du recueil.

La partie la plus importante de la 20^{ème} livraison complémentaire a trait à la partie « Droit allemand », suivie de la partie « Droit européen ». En ce qui concerne la première partie, les explications concernant la Loi relative à la création de la Deutsche Bahn AG ont été mises à jour, en tenant compte de la nouvelle jurisprudence. Celle-ci concerne entre autres l'accès non discriminatoire au réseau. Il s'agit, par ailleurs, de la reprise de prescriptions nouvelles ou amendées. Le volume des modifications montre que la réforme ferroviaire est toujours en cours et qu'elle a des conséquences dans des domaines variés.

Sous l'aspect des négociations entre les associations ferroviaires (CIT-RNE-UIC-CER-EIM-ERFA) en ce qui concerne les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (European General Terms and Conditions of use of the Railway Infrastructure), les « Conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire des exploitants des réseaux ferroviaires », dont la partie générale constitue un complément à apporter à la partie « Recommandations/prescriptions/tarifs », présentent actuellement un intérêt particulier. Il s'agit de conditions générales recommandées aux exploitants des réseaux ferroviaires par l'Association des entreprises de transports allemandes (VDV) pour l'ensemble de la relation contractuelle avec les entreprises de transport ferroviaires ayant accès au réseau.

Compte tenu du développement attendu du trafic ferroviaire dans l'espace eurasiatique, notamment en provenance et à destination de la Chine, il n'est pas surprenant que l'accord conclu en 2001 entre l'Allema-

gne et la Chine concernant la coopération dans le domaine ferroviaire ait été précisé et étendu l'an passé. La version actuelle de l'accord est reproduite dans cette livraison complémentaire.

Le « Droit ferroviaire » représente un recueil volumineux des prescriptions concernant les relations juridiques de plus en plus variées dans le domaine ferroviaire. En tant que tel, il constitue une aide pratique pour les experts en matière ferroviaire. Les rubriques ingénieuses conduisent l'utilisateur rapidement et de manière fiable aux informations recherchées, de manière qu'il garde facilement une vue d'ensemble, malgré le développement fulgurant et le flot d'informations.

(Traduction)

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3120/2006, p. 160/161 – Vente « Franco ». Les implications (M. Tilche)

Idem, n° 3135/2006, p. 412 – Lettre de voiture électronique. L'e-CMR

Idem, n° 3138/2006, p. 457-459 – Interprétation et application [de la CMR] (W. Czapski)

Idem, n° 3140/2006, p. 494/495 – Force majeure. Pour une spécificité « transport » (M. Tilche)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 8/2006, S. 5-12 und 9/2006, S. 7-13 – Vorschriften 2007. Wichtigste Änderungen 2007 zum RID/ADR – Teil 1 und 2 (J. Conrad, E. Kessler, V. Krampe, U. Mann, H.-J. Niegel, T. Pindris, E. Sigrist)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit de transports, Rouen, N° 49/2006, p. 1-4 – Tableau comparatif des régimes de responsabilité des transporteurs maritimes dans les Règles de La Haye-Visby et Hambourg (F. Létacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2006, S.336-339 – Die Aktivlegitimation im Recht des internationalen Eisenbahngütertransports (I. Koller)

Verkehr, Int. Wochenzeitschrift für Logistik und Transport, Wien, Nr. 33/2006, S. 4/6 – Unkenntnis vermeiden (COTIF 1999)