



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

3/2007

115e Année • Juillet - Septembre

Sommaire

Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

Adhésion au Protocole 1999

Ukraine, p. 45

Ratification du Protocole 1999

Belgique, p. 45

Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation
intérieure CIV, p. 46

Liste des lignes maritimes et de navigation
intérieure CIM, p. 46

Liste des lignes ferroviaires CIM, p. 46

Questions juridiques concernant la COTIF

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS »

Groupe de pilotage CIM/SMGS – Berne, 12/13.7.2007 – p. 46

Publications et liens intéressants, p. 47

Transport des marchandises dangereuses

Groupe de travail « Analyses de risques standar- disées » de la Commission d'experts du RID

4^{ème} réunion – Berne/Ittigen, 23/24.4.2007 – p. 48

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

8^{ème} réunion – Munich, 14/15.6.2007 – p. 49

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

31^{ème} session – Genève, 2-6.7.2007, p. 51

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 11-21.9.2007, p. 53

Publications et liens intéressants, p. 54

Thèmes du domaine technique/admission

Activités du Groupe de travail « WG TECH » de
l'OTIF, p. 54

Commission d'experts techniques

2^{ème} session – Berne, 20/21.6.2007 – p. 55

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire

Commission préparatoire – 1^{ère} session – Berne, 16/17.7.2007,
p. 57

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission des Nations Unies pour le Droit commercial international (CNUDCI)

Congrès « Un droit moderne pour le commerce mondial » –
Vienne, 9-12.7.2007, p. 57

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris – Arrêt du 14.12.2005 – Accident en raison
d'un objet sur la voie – Recours de l'assureur, p. 58

Bibliographie

Alter Michel, Franck Turgné (actualisation du fascicule)
Transport terrestre, Responsabilité du transporteur international de
marchandises, LexisNexis JurisClasseur Responsabilité civile et
assurances,
fascicule 470-30 (1,2007 – à jour au 10.11.2006) – p. 61

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht (Droit de trans-
port des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des
voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par Rita
Bidinger, avec la collaboration de Ralph Müller-Bidinger,
livraison complémentaire 1/07, état mai 2007, p. 61

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,
21^{ème} livraison complémentaire, état 1.6.2007, p. 62

Last but not least

Un vent nouveau ? p. 62

L'humour à l'ordre du jour ! p. 63

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

3/2007

115^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

Adhésion au Protocole 1999

Ukraine

L'Ukraine a adhéré au Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999) par dépôt de son instrument d'adhésion, le 31 juillet 2007. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant la notification adressée aux Etats membres de la COTIF par le Secrétaire général de l'OTIF en tant que Dépositaire, c'est-à-dire le 1^{er} novembre 2007 (analogie à l'art. 37, § 3, troisième phrase de la COTIF).

L'Ukraine a, jusqu'à présent, uniquement appliqué de fait les Règles uniformes CIM/COTIF 1999 sur cinq lignes (au total 232 km) inscrites, conformément à l'article 24, § 2 COTIF, dans la liste des lignes ferroviaires (v. Bulletin 3/2005, p. 37).

Ratification du Protocole 1999

Belgique

La Belgique a déposé, le 14 août 2007, son instrument de ratification du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999). La COTIF dans la version du Protocole 1999 est entrée en vigueur pour la Belgique le jour du dépôt de l'instrument de ratification. Jusqu'alors, la Belgique a appliqué de fait les Règles uniformes CIV et CIM (v. Bulletin 3/2006, p. 35).

* * *

Sur le site Internet de l'OTIF se trouve un aperçu de l'état des ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius avec son Annexe, la COTIF 1999, et des adhésions à ce Protocole ou à la COTIF¹, y compris les réserves formulées et les déclarations² faites par les Etats membres, ainsi que les textes des réserves et déclarations.

1 v. www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php
OTIF - Publications - Convention(s) - COTIF (3.6.1999) -
Dépositaire (Secrétaire général), (art. 36 COTIF) - Etat des
signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions
et entrée en vigueur

2 v. www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php
OTIF - Publications - Convention(s) - COTIF (3.6.1999) -
Déclarations et réserves

Listes des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 6 du 2 juillet 2007

Chapitre « Espagne »

En raison de la radiation de la ligne de navigation Málaga - Tanger exploitée par la « Limadet-Ferry » (3, rue Henri Regnault, MA - Tanger) mentionnée sous B.I.9, le chapitre est réédité.

Voir COTIF 1999, article 24, §§ 1, 3-5.

Lettre circulaire du Secrétaire général no 7 du 14 août 2007

Chapitre « Belgique »

Etant donné que la Belgique a déposé l'instrument de ratification du Protocole 1999, le 14 août 2007, le chapitre Belgique est inclus dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV conformément à l'article 24, § 1 COTIF 1999.

Voir COTIF 1999, article 24, § 1.

Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 5 du 14 août 2007

Chapitre « Belgique »

Etant donné que la Belgique a déposé l'instrument de ratification du Protocole 1999, le 14 août 2007, le chapitre Belgique est inclus dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM conformément à l'article 24, § 1 COTIF 1999.

Voir COTIF 1999, article 24, § 1.

Liste des lignes ferroviaires CIM

(Edition du 1^{er} juillet 2006)

Lettre circulaire du Secrétaire général no 2 du 20 août 2007

Chapitre « Ukraine »

Cette lettre circulaire a été envoyée en relation avec le dépôt de l'instrument d'adhésion de l'Ukraine au Protocole 1999.

Questions juridiques concernant la COTIF

Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS »

Groupe de pilotage CIM/SMGS

Berne, 12/13 juillet 2007

Le Groupe de pilotage du projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS » s'est réuni les 12 et 13 juillet 2007 à Berne. Il comptait de nombreux participants d'entreprises, d'organisations et d'associations internationales intéressées oeuvrant dans le domaine ferroviaire; par ailleurs ont participé des représentants des Ministères des transports de Russie et du Kazakhstan. Le Groupe de pilotage a approuvé une série de propositions en ce qui concerne les résultats jusqu'alors obtenus par le Groupe juridique et le Groupe d'experts ainsi qu'en ce qui concerne l'orientation des futurs travaux des deux groupes. L'OTIF est représentée au sein du Groupe juridique; une représentante du Secrétariat de l'OTIF participe également en permanence aux réunions du Groupe de pilotage (v. Bulletin 1/2007, p. 3/4).

Parmi les résultats réjouissants figurent en particulier l'approbation de la liste des wagons et de la liste des conteneurs (une seule lettre de voiture pour plusieurs wagons/conteneurs), du modèle du procès-verbal de constatation uniforme CIM/SMGS et des règles concernant la procédure d'ouverture de nouvelles liaisons de transport à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Tout cela représente des propositions complémentaires au guide « Lettre de voiture CIM/SMGS » et à l'annexe 22 au SMGS. Celles-ci doivent encore être approuvées par les organes compétents au sein de l'OSJD et du CIT (II^{ème} Commission de l'OSJD / Commission CIM du CIT). Le Groupe de pilotage a convenu que les nouvelles règles devront entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2008.

En ce qui concerne la liste des conteneurs, des modifications supplémentaires du SMGS se sont avérées nécessaires. Par conséquent, la liste des conteneurs CIM/SMGS ne peut être utilisée que sur la base d'un accord entre les chemins de fer participant au transport.

Par ailleurs, le Groupe de pilotage a défini l'orientation des travaux concernant la lettre de voiture électronique CIM/SMGS et les réglementations uniformes relatives au traitement des réclamations ainsi que les dispositions relatives à la responsabilité de bout en bout. Le Groupe juridique, qui s'est réuni en dernier lieu les 12 et 13 juin 2007 à Riga, examinera, dans un premier temps (à partir d'exemples de tarifs existants), les principes des dispositions relatives à la responsabilité sur la base des tarifs.

Le Groupe de pilotage a pris connaissance avec satisfaction de l'état des travaux concernant la création d'une disposition parallèle à l'article 28 CIM (Présomption en cas de réexpédition). La proposition à ce sujet, qui ne concerne provisoirement que les transports sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS, a été élaborée au sein du Groupe juridique et finalisée lors de sa session à Riga. Cette proposition, qui a pour but de prévoir dans le SMGS la présomption lorsque le lieu du dommage n'est pas connu, sera soumise pour adoption à la II^{ème} Commission de l'OSJD.

En ce qui concerne la troisième phase du projet, au cours de laquelle devraient être élaborées des réglementations uniformes en ce qui concerne des transports ferroviaires eurasiatiques de marchandises, le Groupe de pilotage a constaté que de tels travaux dépassent les compétences du Groupe de pilotage. Il a ainsi jugé approprié que les questions concernant les travaux à de

telles réglementations uniformes continuent provisoirement à être examinées au niveau des directions des trois organisations, c'est-à-dire l'OTIF, le CIT et l'OSJD. (Traduction)

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3187/2007, p. 495 – Déchargement d'office. Eviter la hâte ! (M. Tilche)

Idem, n° 3190/2007, p. 551/552 – Déficience et assurance (M. Tilche)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) www.cit-rail.org, Publications, éditions 06/2007 et 07/2007; Veröffentlichungen, Ausgaben 06/2007 und 07/2007; Publications, editions 07/2007 and 06/2007

Club Ferroviar, Bucharest, No. 8/2007, p. 26-28 – All Tracks Lead to Luxembourg: The Luxembourg Rail Protocol (I. Enescu, M.J. Fleetwood)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 3-2007, p. 297-316 – The use of electronic means of communication under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (P.A.J. Martius) ; p. 355-382 – Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR – II – aperçu par pays (O. Tuma)

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 456-459 – Bedingungen des transalpinen Eisenbahnverkehrs. Bericht von der Jahrestagung der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht (FER) (B.H. Uhlenhut)

Internationale Transport Zeitschrift (ITZ) / Journal pour le transport international (JTI) / International Transport Journal (ITJ), Basel, n° 29-30/2007, S. 54/55 – CMR-Haftungsdurchbrechung in Europa. Auslegung ist national unterschiedlich (E. Boecker)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6-2007, S. 226-231 – Fahrgastrechte im Eisenbahnfern- und -nahverkehr. Stand der Gesetzgebung (W. Kunz); S. 232-236 – Die Anwendung der CMR in der englischen Rechtspraxis (J. Becher); S. 236-238 – Zur Behandlung des Organisationsverschuldens des Frachtführers in der spanischen Rechtsprechung (C. Lubach)

Idem, Nr. 7-8/2007, S. 279-300 – Internationalprivatrechtliche Fragen des Multimodal-Frachtvertrages und des Multimodal-Ladescheins (K. Ramming)

Interesting aid for establishing the territorial distribution of legal instruments that are material to world trade :

Lega Carta – <http://legacarta.net/index.php>

Transnational Law Digest & Bibliography - www.tldb.net

List of Trade Facilitation Recommendations:

www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm

Transport des marchandises dangereuses

Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID

4^{ème} réunion

Berne/Ittigen, 23/24 avril 2007

L'Office fédéral suisse des transports (OFT) a organisé cette 4^{ème} réunion.

Le premier jour a été consacré aux fondements de l'analyse de risque en Suisse et à l'explication des bases méthodiques au moyen d'une détermination concrète du risque.

Le deuxième jour a été réservé pour l'évaluation, l'échange d'expériences et les discussions.

1. Introduction

La tâche du groupe de travail se serait achevée avec l'édition du Fil conducteur général pour le calcul de risques lors du transport ferroviaire de marchandises dangereuses adopté lors de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID.

Les représentants d'États qui ne connaissent aucune analyse de risque institutionnalisée pour le transport de marchandises dangereuses ont exprimé le vœu dans différentes réunions de pouvoir mieux connaître la méthode d'analyse de risque. Les États qui ont des expériences dans le domaine de l'analyse de risque devraient encourager un échange de connaissances et

rendre accessible leur know-how. Le représentant de la Suisse a offert la possibilité à ses collègues du groupe de travail, avec une invitation de la Suisse, de leur permettre de mieux connaître la méthode de l'analyse de risque appliquée dans son pays.

2. Objectif

L'objectif de cette réunion consistait à expliquer aux participants la méthode appliquée en Suisse et à la commenter sur la base de l'exemple concret de la gare de Zürich-Oerlikon. Il s'avérait également nécessaire de démontrer le lien avec le fil conducteur.

La Suisse voulait montrer qu'avec l'instrument de l'analyse de risque, l'on peut non seulement représenter et comparer l'ampleur des risques de différentes marchandises dangereuses, mais également de pouvoir montrer l'efficacité des mesures de sécurité, telles que par exemple celles qui ont été adoptées pour les wagons-citernes pour le chlore, améliorés du point de vue technique de sécurité ou les détecteurs de déraillement.

Toutes les parties concernées, c.à.d. les représentants des autorités, des chemins de fer et de l'industrie ont collaboré au développement et à l'application de la méthode de détermination des risques du transport des marchandises dangereuses par rail. Ces dernières étaient présentes et ont fait rapport ouvertement sur leurs expériences des 10 dernières années.

3. Présentations

3.1 Base juridique pour les analyses de risques en Suisse

Le représentant de l'Office fédéral suisse de l'environnement a présenté l'Ordonnance sur les accidents majeurs en tant que base légale pour les analyses de risques en Suisse.

3.2 Explication de la méthode sur la base d'une analyse de risque réalisée

Lors de l'explication sur la méthode de la détermination des risques les différents éléments ont été présentés et l'on s'est référé aux définitions, telles qu'elles figurent dans le fil conducteur de la Commission d'experts du RID. La présentation faite par le bureau d'ingénieur Ernst, Basler & Partner s'est concentrée sur des concepts, sur des conventions fondamentales ainsi que sur les possibilités et limites de l'application. Les démarches et contenus de l'analyse de risque et de l'évaluation de risque ont été expliqués sur la base de l'exemple de la gare de Zürich-Oerlikon.

3.3 Expériences avec l'analyse de risque - Point de vue de l'autorité

Le représentant de l'Office fédéral suisse des transports a présenté le point de vue de l'autorité d'exécution et a donné des explications sur :

- Chronologie de la collaboration avec l'industrie,
- Interdépendance de l'analyse de risque et des critères d'évaluation,
- Importance de la participation des parties intéressées,
- Communication,
- Efficacité des mesures (wagons pour le chlore, détecteur de déraillement),
- Évaluation du risque en tant que processus dynamique,
- État actuel et perspectives.

3.4 Expériences du point de vue du gestionnaire de l'infrastructure (CFF)

Le représentant des chemins de fer fédéraux suisses a évoqué les expériences et les avantages pour le chemin de fer. Il a attiré l'attention sur la nécessité d'une bonne communication lors de la publication des résultats.

3.5 Objectifs communs de sécurité et méthodes communes de sécurité pour le système ferroviaire en Europe (ERA)

Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne a fait rapport sur l'activité de l'Agence dans le domaine des objectifs et méthodes de sécurité.

4. Clôture

A l'aide de présentations et de discussions animées sur différents domaines thématiques l'on est parvenu à une meilleure compréhension de la méthode ainsi que sa portée sur le plan politique.

Le Président de la Commission d'experts du RID a relevé lors de ses paroles de clôture, que ce genre d'analyse de risque sera à l'avenir un instrument important pour le développement des prescriptions internationales des marchandises orientées sur le risque.

L'on a exprimé le vœu que de telles occasions auprès d'États expérimentés, permettent au groupe de travail d'obtenir une meilleure vue d'ensemble des différentes méthodes d'analyse des risques. La Commission d'experts du RID devra ensuite décider si les exigences du RID – à partir du fil conducteur susmentionné – doivent être encore élaborées de manière plus détaillée ou si le fil conducteur existant présente un degré de précision suffisant.

(Transmis par l'Office fédéral suisse des transports (OFT))
(Traduction)

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

8^{ème} réunion

Munich, 14/15 juin 2007

Les États suivants ont participé aux délibérations de cette réunion: Allemagne, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Suisse. La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) étaient également représentées. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP) et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) ont en outre participé.

Les participants ont pu assister le 14 juin 2007 à un atelier dans le cadre de la foire « transport logistik » sur les thèmes de la télématique et du détecteur de déraillement, en la présence notamment de représentants de l'industrie intéressée.

Détection de déraillement (v. Bulletin 2/2006, p. 24-25)

Dans une présentation le représentant de l'ERA a exposé les données statistiques des années 2004 et 2005. S'il s'avérait nécessaire de réduire les risques de déraillements, l'ERA examinerait les points suivants :

- construction, entretien et contrôle du matériel roulant et de l'infrastructure;
- prescriptions d'exploitation;

- prescriptions pour la formation du personnel et maintien de la compétence professionnelle;
- système de management de sécurité de l'organisation et systèmes de régulation;
- installations de repérage de boîtes chaudes ou de détection de déraillement à bord du matériel roulant ou à la voie.

Le représentant de l'ERA a confirmé que les Spécifications Techniques pour l'Interopérabilité (STI) pour les wagons marchandises ne contiennent aucune exigence pour les détecteurs de déraillement. Il a été expliqué dans la présentation que pour l'ERA il n'y a pas de raison momentanément de reprendre une telle prescription dans les STI. Selon ces STI, les wagons marchandises pour le transport de marchandises dangereuses devraient également satisfaire aux prescriptions du RID. Ainsi, si la Commission d'experts du RID devait décider de fixer dans le RID des exigences pour les détecteurs de déraillement sur les wagons de marchandises dangereuses, les wagons marchandises pour le transport de marchandises dangereuses devraient satisfaire à ces exigences.

La représentante de la Belgique a estimé que des détecteurs de déraillement sur les seuls wagons pour marchandises dangereuses ne résoudraient qu'une partie du problème, car d'autres wagons du même train peuvent dérailler, sans être détectés, et occasionner le déraillement des autres wagons. Elle a souligné également que des wagons porte-conteneurs, qui peuvent transporter tous types de conteneurs, ne seraient pas équipés de détecteurs, même s'ils transportent des marchandises dangereuses.

Les représentants des Chemins de fer suisses (CFF) et d'un fabricant de détecteurs ont expliqué que les détecteurs de déraillement mécaniques-pneumatiques ne présentent plus aucun déclenchement intempestif avec les valeurs de déclenchement modifiées (9,0 +/- 2,5 g. au lieu de 7,5 +/- 2,5 g). Il a été prouvé, lors d'essais auprès de l'ONCF (Office national des chemins de fer du Maroc) au Maroc, que les détecteurs de déraillement déclenchent de manière sûre malgré les valeurs de déclenchement modifiées. Un accident à Cornaux (Neuchâtel, Suisse) a montré que des détecteurs de déraillement peuvent réduire l'ampleur du dommage en cas d'accidents. Lors de cet accident, des wagons sans détecteur de déraillement ont tout d'abord déraillé avant que le détecteur de déraillement d'un wagon suivant ne déclenche alors en raison d'un dommage de la voie.

Après cette discussion le groupe de travail a recommandé à la Commission d'experts du RID, dans le cadre d'un projet pilote, de reprendre des prescriptions pour l'équipement de wagons-citernes/wagons-batterie de détecteurs de déraillement dans le RID 2009, sans toutefois prescrire certains systèmes (mécanique-pneumatique, électronique). Le conducteur de locomotive doit recevoir un signal clair qu'un déraillement a eu lieu. La vidange de la conduite d'air principale est en l'occurrence considérée comme un signal clair. Cette mesure ne doit s'appliquer que pour les nouveaux wagons-citernes/wagons-batterie de certains groupes de matières encore à déterminer. Il faut cependant auparavant prouver dans des essais que le détecteur de déraillement se déclenche de manière sûre à des vitesses entre 35 et 40 km/h. Après 2 à 4 ans il faudra examiner les effets de ce projet pilote dans la pratique et les groupes de matières pour lesquels les détecteurs de déraillement sont prescrits.

Le représentant de l'UIP a estimé nécessaire de prévoir une phase d'introduction à long terme, afin d'éviter que seuls les produits d'un fabricant puissent être installés.

Le représentant de l'Allemagne s'est déclaré prêt à préparer une proposition pertinente pour la Commission d'experts du RID, mais qui devrait encore une fois être examinée par le groupe de travail.

Position du wagon dans le train (Règle du wagon protecteur) (v. Bulletin 2/2006, p. 26)

Dans une longue présentation le représentant de l'UIC a exposé les résultats de ses recherches sur le thème du wagon protecteur.

Il a constaté que dans les différents pays s'appliquent des règles différentes en trafic national pour les wagons protecteurs. En Suède il était par exemple prescrit jusqu'à la fin de l'année 2006 qu'un wagon protecteur doit être chargé. Au Royaume-Uni il existe une liste très complexe de marchandises dangereuses incompatibles dans une composition de train. En Italie des wagons protecteurs sont prescrits derrière la locomotive afin de protéger le conducteur de locomotive. En Pologne, en Roumanie et en Hongrie des wagons protecteurs sont incorporés également pour des raisons de freinage.

Il a expliqué que l'analyse de 1110 accidents n'a pas pu apporter la preuve qu'une distance de protection aurait réduit l'ampleur d'un accident. Il ne pouvait en particulier pas être constaté si le risque potentiel représente également un risque réel.

Il a attiré l'attention sur les coûts supplémentaires engendrés par une productivité plus réduite des wagons et des trains (longueur maximale du train) et sur l'augmentation des mouvements de manœuvre. Il n'est actuellement également pas clair pour quels trains il faut prescrire des wagons protecteurs (seulement pour les trains qui circulent entre les gares de triage, ou également pour les trains qui circulent entre le client et la gare de triage).

Il faudrait à son avis, après une analyse des avantages et inconvénients, ne pas étendre encore la règle du wagon protecteur selon la section 7.5.3 pour des raisons d'efficacité de l'exploitation.

Le représentant du CEFIC a mis en garde contre un transfert de trafic sur la route si des règles supplémentaires pour des wagons protecteurs conduiraient à une augmentation des coûts de transport. Le représentant de l'UIP a expliqué que le wagon protecteur doit être chargé afin de ne pas augmenter le risque par soulèvement du wagon protecteur. Cela compliquerait encore la mise à disposition de wagons appropriés et conduirait à une augmentation des coûts.

Le représentant des Pays-Bas a déclaré qu'une alternative au wagon protecteur pourrait être envisagée en n'autorisant le transport que de certaines matières compatibles dans une composition de train.

La majorité du groupe de travail a considéré qu'il n'est pas nécessaire d'aller plus loin que la règle existante momentanément dans la section 7.5.3 du RID, étant donné que l'étude de l'UIC a démontré qu'il ne résulte pas un gain de sécurité par les wagons protecteurs.

Télématique (v. Bulletin 2/2006, p. 25 et 1/2007, p. 6)

Le groupe de travail a reporté provisoirement le traitement du thème de la télématique pour les marchandises dangereuses, étant donné qu'il y a lieu d'attendre d'abord la discussion pour tous les modes de transport terrestre européen dans le cadre de la Réunion commune. Le groupe de travail reviendra à nouveau sur ce thème lorsque des exigences spécifiques ferroviaires devront être fixées pour un cahier des charges et des obligations.

Wagons à quatre essieux

Le représentant de l'UIC a fait remarquer que la déclaration formulée dans un document de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID, selon laquelle le risque de déraillement de wagons à deux essieux est en principe plus élevé que pour celui des wagons à bogies,

n'est pas correcte. Dans l'étude UIC-ERRI citée des années 1999 et 2000, il a simplement été constaté qu'en cas d'augmentation de la vitesse de 100 à 120 km/h le système de suspension utilisé actuellement n'est pas assez sûr. Le groupe de travail a décidé de ne poursuivre ce point de l'ordre du jour que si de nouveaux documents seront soumis.

Fuites de gouttes (v. Bulletin 2/2006, p. 26)

Ce point de l'ordre du jour a été renvoyé à la prochaine réunion afin de pouvoir discuter sur la base des résultats ou des résultats intermédiaires disponibles du projet de recherche allemand de l'association économique des huiles minérales. Les États membres ont été priés d'établir les causes pour les fuites de gouttes constatées dans l'intervalle.

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

31^{ème} session

Genève, 2-6 juillet 2007

Les experts ou observateurs de 29 pays et 30 organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ont participé aux travaux de cette première session de la nouvelle période biennale 2007-2008, dans le cadre de la 16^{ème} révision du Règlement type de l'ONU, sous la nouvelle présidence de M. R. Richard (États-Unis d'Amérique) et la nouvelle vice-présidence de M. C. Pfauvadel (France). Plus de 150 délégués ont été présents, **une participation probablement record !**

Un vent nouveau semble souffler au sein du Sous-comité¹.

Voici quelques exemples pour illustrer ce renouveau :

Concernant **la classification des matières nommément mentionnées dans la liste des marchandises dangereuses**, certaines délégations ont appuyé en principe la proposition de démarche plus générale permettant de soustraire à la réglementation, conformément à une disposition spéciale, les marchandises dangereuses énumérées dans la liste et qui ne remplissent pas les critères de classification, sous réserve qu'elles n'ont pas été énumérées sur la base de l'expérience des effets connus sur l'homme. D'autres délégations, sans être

¹ Lire à ce sujet également la rubrique « Last but not least »

opposées, ont fait remarquer que ce principe n'était pas général dans le RID et l'ADR, où des différences d'approche existent suivant les classes. De surcroît, le RID/ADR exige dans ces cas une mention dans le document de transport que « cette matière n'appartient pas à la classe X ». D'autres estimaient qu'il faudrait également prévoir les cas où les critères de classification mènent à une classification plus stricte que celle prévue dans la liste. Une nouvelle proposition a été annoncée.

Sur l'affectation de matières et objets à une instruction d'emballage renvoyant à l'autorité compétente pour les conditions de transport, ce qui a pour conséquence une non harmonisation et des difficultés lors de contrôles, le Sous-comité a noté que les règlements de transport terrestre prévoient des instructions d'emballage classiques, alors que le Code IMDG demande l'autorisation des autorités compétentes, ce qui pose des problèmes en pratique en transport multimodal car ceci implique l'intervention des autorités compétentes des différents pays concernés par le transport international.

Il a été relevé en outre que le Code IMDG prévoit des conditions plus sévères pour les instructions que le Règlement type de l'ONU, et le Sous-comité a donc adopté par consensus la proposition de l'IATA pour l'attribution d'instructions d'emballages spécifiques à ce groupe de matières.

Pour certaines matières, le Sous-comité a noté que la plupart des **règlements modaux en interdisent le transport**, mais que les autorités compétentes peuvent conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux pour en autoriser le transport dans des conditions agréées entre elles. Il paraissait donc logique de conserver dans le Règlement type l'instruction d'emballage prévue, même si certains experts estimaient qu'il serait préférable d'interdire en principe le transport de ces matières. La plupart des délégations étaient d'avis qu'il conviendrait également de prévoir des instructions d'emballage harmonisées plutôt qu'un recours à l'autorité compétente, mais les avis étaient partagés sur les instructions appropriées. Il a donc été décidé d'étendre plus profondément la question et d'y revenir à une session ultérieure.

Dans le contexte de **l'harmonisation multimodale des prescriptions pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées** et exemptées des prescriptions, dont plusieurs tentatives ont échouées depuis 15 ans, le ciel est en train de se dégager. Le principe en a été accepté presque à l'unanimité. Il sera certes difficile d'harmoniser les quantités et les matières retenues, en raison du fait que les circonstances sont

différentes en trafic aérien par rapport au trafic maritime. Mais l'harmonisation devrait être possible en ce qui concerne les symboles de marquage (différents selon les modes) et la nécessité d'un document de transport (qui est exigé en trafic maritime et en trafic ferroviaire). L'on a considéré que l'information devrait être continue pour tout transport multimodal, notamment pour les forces d'intervention. Le Sous-comité a convenu qu'il serait nécessaire de procéder à une large consultation des organisations modales et a demandé au Secrétariat de transmettre le rapport du groupe de travail ad hoc aux organisations internationales pertinentes afin d'obtenir leurs avis qui pourraient permettre de développer des propositions supplémentaires lors de la prochaine session.

Dans le cadre d'une révision de la classification de la classe 9 (**Matières et objets dangereux divers**), l'OMI a constaté quelques différences entre les réglementations modales, dont certaines sont justifiées, notamment celles du RID/ADR qui reprend des exemples facilitant la classification de ces matières et objets. Plusieurs experts ont appuyé une amélioration visant à l'harmonisation dans l'attente d'une proposition officielle.

Quant aux autres questions importantes traitées par le Sous-comité :

Actuellement la classe des **explosifs** est en constante révision, pour suivre l'évolution technique d'une part et d'autre part plus particulièrement en raison des accidents qui ne cessent de se produire, notamment avec les artifices de divertissement. Ces travaux se font dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc au sein des sessions ou lors de groupes de travail hors session.

Les prescriptions pour les **matières radioactives** elles-aussi font régulièrement l'objet de révisions, parfois plus pour des questions de forme que de fond. En ce qui concerne le problème des refus d'envois (v. Bulletin 4/2006, p. 63-64), le Sous-comité a apprécié les efforts faits par l'industrie et l'AIEA pour résoudre ce problème. L'on a considéré qu'il faudrait entreprendre une analyse des différents obstacles au transport dans les différents pays pour identifier les problèmes existants. Ce problème semble concerner également les envois de certaines matières infectieuses. Le Sous-comité a finalement abordé la question des colis exceptés contenant des matières radioactives avec des risques subsidiaires d'autres classes.

Le problème plus récent du **transport des batteries au lithium** (pour les téléphones portables et les ordinateurs portables, p. ex.) devient gentiment lancinant, car les incidents se multiplient, en transport aérien surtout. L'IATA organisera une réunion pour en déterminer les différentes causes pour savoir s'il faut les résoudre dans le cadre de la réglementation (épreuves d'agrément plus sévères, emballages plus résistants) ou s'il s'agit de défauts intrinsèques de sécurité des produits.

En ce qui concerne **la formation**, la plupart des experts ont estimé que le Règlement type stipulait clairement que la formation devait être dispensée ou vérifiée au moment de l'engagement de l'employé, et pas après. Or, un tribunal suédois ayant déduit du libellé actuel qu'il suffisait qu'une entreprise promette que ses employés recevraient une formation après leur engagement, le Sous-comité d'experts a décidé de modifier le texte dans le but de préciser que les travailleurs devaient être formés avant de prendre part à des activités de transport de marchandises dangereuses. Certains experts ont estimé que cette nouvelle disposition ne devrait pas empêcher des travailleurs non formés de travailler sous la supervision d'une personne qualifiée durant la période de formation.

Une proposition visant à autoriser de **grands sacs d'une capacité de 10 m³** en tant que grands récipients pour vrac (GRV jusqu'à 3 tonnes au plus) n'a provisoirement pas été acceptée, étant donné que les épreuves requises pour les GRV n'étaient pas appropriées (chargement de près de 60 tonnes pour l'épreuve de chute), qu'il ne ressortait pas de la documentation que ces sacs satisfaisaient aux exigences pour les GRV et qu'ils posent des problèmes lors du chargement et du déchargement. Certaines délégations ont cependant demandé de reprendre cette question de manière générale dans les travaux futurs et ont souhaité avoir de plus amples informations sur les rapports d'épreuve.

Pour ce qui est de **l'échange des données informatisées (EDI)** aux fins de la documentation pour le transport de marchandises dangereuses, plusieurs experts ont rappelé que dans beaucoup de cas la documentation papier est toujours nécessaire pour le transport de marchandises dangereuses, d'une part du fait que les documents ou les signatures électroniques ne sont pas encore légalement acceptés dans beaucoup de pays en tant que preuve d'un contrat de transport, et d'autre part en raison de la nécessité de disponibilité de l'information à bord des engins de transport aux fins des interventions d'urgence, ce qui n'est généralement pas garanti par l'échange des données électroniques.

Néanmoins le Sous-comité a accepté d'entreprendre des démarches pour étudier la possibilité de remplacer l'exigence obligatoire d'un document de transport physique par une permission d'utiliser l'échange de données électroniques en tant qu'alternative, sans préjudice pour la sécurité. Il a noté qu'il existe un manque d'uniformité dans les différents systèmes utilisés couramment en tant qu'aide à la documentation papier et a convenu qu'il est nécessaire d'établir une structure harmonisée pour les contenus de tels systèmes et que la coopération avec le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (UN/CEFACT) devrait être recherchée via le Secrétariat de la CEE/ONU.

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 11-21 septembre 2007

Les experts de 24 Gouvernements (dont les Etats-Unis d'Amérique et le Canada) et 17 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).

Lors de cette dernière session de cette période biennale la Réunion commune a été consacrée essentiellement, comme le veut la tradition, à l'harmonisation avec la dernière édition révisée des Recommandations de l'ONU (Règlement type). Ces travaux avaient été préparés par un groupe de travail *ad hoc* lors d'une réunion de trois jours en mai à Genève. Parmi les nouveautés principales il faut relever notamment :

- les dispositions relatives aux matières emballées en quantités exceptées et exemptées de la réglementation, une spécificité du trafic aérien
- le transport de carcasses d'animaux infectés
- l'alignement sur les critères du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage (GHS) et sur le Règlement type de l'ONU pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique et, en ce qui concerne les conditions de transport, sur l'approche du Code IMDG (trafic maritime)
- le transport de carcasses d'animaux infectés

- l'alignement sur les critères du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage (GHS) et sur le Règlement type de l'ONU pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique et, en ce qui concerne les conditions de transport, sur l'approche du Code IMDG (trafic maritime)
- la révision du chapitre 6.2 sur les récipients à pression avec intégration partielle des dispositions relatives à la Directive européenne TPED
- le refus d'attestation en cas d'épreuve négative sur les citernes afin d'éviter le « tourisme » des citernes
- le marquage des unités de transport et des conteneurs pour les matières emballées quantités limitées et exemptées de la réglementation.

Les questions relatives aux normes et aux citernes ont été examinées par les groupes de travail habituels y relatifs. La Réunion commune s'est penchée finalement sur quelques questions nouvelles dans la mesure où le temps le lui a permis. Toutes ces modifications, à savoir plus de 150 pages, entreront en vigueur en 2009 et feront l'objet d'une nouvelle édition du RID/ADR/ADN après approbation par les organes compétents des modes de transport concernés.

Le rapport complet de cette réunion sera diffusé sur notre site Internet pour la version allemande et sur celui de la Division des transports de la CEE-ONU pour les versions française et anglaise.

Publications et liens intéressants

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 12-13 – Aufgerüstet für den Ernstfall – Crash-Puffer (M. Kratzsch-Leichsenring)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 18-20 – Liberalisiert in geregelten Bahnen – Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) (Dr. G. Fischer)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 38-39 – Alles klar für 2009 (I.) – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 11. bis 21. September 2007) (J. Conrad)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 40-43 – 50 Jahre ADR (U. Heins)

Thèmes du domaine technique/admission

Activités du Groupe de travail « WG TECH » de l'OTIF

Le Groupe de travail TECH, établi lors de la première session de la Commission d'experts techniques suite à une suggestion de la Commission européenne, s'est réuni à trois reprises, à savoir les 16/17 novembre 2006, les 31 janvier/1^{er} février 2007 et les 10/11 mai 2007. Onze États membres, deux organisations supranationales (UE-DG TREN et ERA) et trois organisations internationales non gouvernementales (CIT, UIC et UIP) ont participé aux travaux du Groupe de travail. Certains États membres n'étaient pas présents à toutes les trois sessions. L'objectif principal de ces trois sessions était de préparer la deuxième session de la Commission d'experts techniques.

Parmi les autres sujets discutés lors de la première session figuraient l'interface entre l'OTIF et l'UE ainsi que des approches communes. L'OTIF et l'UE n'étaient pas représentées de manière égale à différentes sessions, en particulier à celles où sont prises les décisions importantes. Ainsi, par exemple, l'UE a expliqué qu'il n'était pas possible à l'OTIF, « pour des raisons juridiques », de participer au Comité de l'UE établi conformément à la Directive 96/48/CE (Comité Article 21) (l'OTIF ne figure pas sur la liste des organisations pouvant être invitées). En revanche, l'UE, représentée par la Commission (DG TREN) et par l'ERA, est toujours invitée à toutes les sessions de l'OTIF concernant les dispositions techniques.

Le WG TECH a discuté et proposé une structure pour les Annexes APTU, tout en tenant compte prioritairement des STI déjà en vigueur.
(Traduction)

Commission d'experts techniques

2^{ème} session

Berne, 20/21 juin 2007

La deuxième session de la Commission d'experts techniques (CTE) s'est tenue les 20 et 21 juin 2007. Le Secrétariat avait préparé pour la deuxième session de la Commission une importante documentation dans l'attente que des décisions pourraient maintenant être prises, étant donné que le quorum a été atteint cette fois-ci, contrairement à la session de juillet 2006.

23 membres parmi les 33 membres de la Commission (Etats membres qui ont déposé leur instrument de ratification ou d'approbation de la COTIF 1999) étaient présents lors de la deuxième session. 3 autres Etats membres qui n'ont pas ratifié la COTIF 1999 ont participé à cette session, tout comme deux organisations supranationales (Commission européenne et ERA) et trois organisations internationales non gouvernementales (CIT, UIC et UIP).

Les Appendices techniques F et G à la COTIF 1999 sont en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2006. A la date de la session, 8 Etats membres de l'UE avaient fait une déclaration, entrée en vigueur conformément à l'article 42 de la COTIF, selon laquelle ils n'appliquaient pas les Appendices E, F et G. Il en découle (article 16, § 1 COTIF 1999) que ces Etats membres ne sont plus membres de la CTE lorsqu'il s'agit de discuter et de prendre des décisions en ce qui concerne les Appendices en question.

Au début de la session s'est posée la question de savoir si la Commission avait atteint le quorum, étant donné que certains Etats membres de l'UE jouissant du droit de vote avaient déclaré qu'ils voulaient uniquement participer en tant qu'observateurs. Après avoir clarifié que cela n'était pas possible conformément aux dispositions de la COTIF, le représentant de la Commission européenne a demandé aux Etats membres de l'UE de quitter la salle, ce qu'ils ont fait. Cela a eu pour conséquence que le quorum n'a pas été atteint et qu'aucune décision n'a pu être prise sur les différents points de l'ordre du jour. Conscient de l'effet de leur action, certains Etats membres de l'UE ont regretté qu'ils aient non seulement empêché des décisions concernant les Annexes APTU, mais aussi toute décision formelle concernant le Règlement intérieur et l'élection du Président. Les Etats membres de l'UE ont alors décidé de ne pas quitter la salle lors des discussions concernant ces sujets, mais de bloquer toute décision concernant l'adoption des

propositions relatives aux Annexes APTU. Suite à cela, la session a tacitement convenu de modifier le point de l'ordre du jour portant sur les Annexes APTU en un sujet de discussion uniquement, de manière à ce qu'aucun texte ne puisse être adopté.

Bien que le projet de Règlement intérieur de la Commission d'experts techniques ne soit pas en relation directe avec les questions concernant les Appendices F et G, celui-ci n'a pas été adopté. Certaines délégations avaient des questions concernant les définitions dans le Règlement intérieur et ont demandé davantage de clarifications en ce qui concerne le droit de vote ; elles ont également demandé que la disposition relative à l'ordre du jour soit modifiée en ce sens que l'ordre du jour devrait indiquer quel point est soumis pour information seulement et quel point est soumis pour discussion ou décision pouvant demander un vote. Le Secrétariat a été invité à remanier le projet de texte et à essayer de résoudre ces questions afin que le Règlement intérieur puisse être adopté au moyen d'un vote par procédure écrite.

A la demande de la Commission européenne, les propositions de modification des Appendices F et G n'ont pas été discutées lors de la première session de la CTE, mais ont été reportées de 8 mois. Maintenant, un an plus tard, la Commission européenne n'a envoyée au Secrétariat, qu'un jour avant l'ouverture de la session, une position officielle de l'UE. Les propositions n'ont toutefois pas été discutées en détail également en raison de la position de l'UE, selon laquelle une clause de déconnexion « appropriée » doit être introduite dans l'accord sur l'adhésion de l'UE à la COTIF, avant que les Appendices puissent être modifiés afin de les rendre compatibles avec les dispositions de l'UE ; l'UE donnera son accord à l'OTIF d'adopter des textes pour les Annexes APTU équivalentes aux STI de l'UE qu'après modification des Appendices F et G et après que les discussions en cours concernant la révision des directives relatives à l'interopérabilité et la sécurité, qui conduiront à des dispositions de l'UE modifiées, aient été achevées. Cela résultera en un énorme vide entre les dispositions de l'UE et celles de l'OTIF, ce que les organisations intéressées ont fortement regretté. Compte tenu de ce « fait accompli » des Etats membres de l'UE, il a été décidé que la CTE devrait elle-même reporter ces questions pour une période d'au moins 6 mois ; en attendant, les groupes de travail ont été invités à préparer les propositions nécessaires.

La structure proposée des Annexes APTU et les exigences techniques sont, en principe, pleinement en accord avec les STI. La Commission européenne a approuvé

l'idée du Secrétariat de regrouper les dispositions communes à différents types de véhicules, tels que les modules d'évaluation, en un seul endroit (Annexe I APTU), au lieu de les répéter dans chaque STI. Aucune discussion détaillée n'a eu lieu, étant donné que la CTE attendra des propositions du WG TECH. Une question concernant le format des Annexes APTU et des références possibles aux dispositions de l'UE ainsi que certaines autres questions ont été transmises au nouveau groupe de travail concernant les questions juridiques (WG LEGAL).

L'ordre du jour de la CTE comprenait également des sujets concernant la mise en œuvre de la numérotation des véhicules et les registres de véhicules de l'OTIF.

Code de détenteur de véhicules (VKM)

Le code de détenteur de véhicules (VKM) est composé d'un code de cinq lettres attribué au détenteur conformément à l'Annexe P de la STI Exploitation et gestion du trafic. Lors de la première session de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat de l'OTIF et l'ERA avaient été invités à négocier une solution commune pour la gestion des codes VKM tout en assurant leur caractère unique. ERA et le Secrétariat de l'OTIF ont conjointement élaboré les « Règles pour l'enregistrement d'un code de détenteur de véhicules », qui contiennent l'accord entre les deux parties, les règles concernant la procédure de demande d'attribution d'un code et des règles pour la gestion du système. L'ERA et le Secrétariat de l'OTIF forment ensemble l'« organe central » spécifié dans l'Annexe P et publieront, sur leurs sites Internet respectifs, une liste commune des VKM enregistrés. L'ERA enregistrera les détenteurs de véhicules ayant leur siège dans un Etat membre de l'UE ou de l'EEE. L'OTIF enregistrera les détenteurs de véhicules ayant leur siège dans les autres Etats membres de l'OTIF et – sur une base volontaire – dans des Etats qui ne sont pas membres de l'OTIF. Une liste provisoire des VKM a été publiée sur les sites Internet de l'ERA et de l'OTIF au début du mois de juillet 2007. La Commission d'experts techniques a salué la coopération entre le Secrétariat de l'OTIF et l'ERA ainsi que la solution commune pratique qui pourrait servir de modèle pour une future coopération.

Registres de véhicules

L'article 13 ATMF prévoit la création d'un registre de véhicules de l'OTIF. Il ne spécifie pas clairement le contenu du registre ou son objet. L'ERA a établi un groupe de travail chargé d'élaborer les spécifications pour les registres de véhicules nationaux (NVR) conformément à l'article 14 de la Directive relative à

l'interopérabilité. Les NVR devront contenir des informations sur l'admission des véhicules. Le groupe de travail de l'ERA a poursuivi l'élaboration du registre de matériel roulant conformément à l'article 24 de la Directive, registre qui devra contenir les données techniques des véhicules. Le Secrétariat a considéré qu'il était essentiel que les registres de l'OTIF et de l'UE soient harmonisés, avec des spécifications identiques pour les données et les formats, qu'il n'y ait pas de redondances et qu'une seule entrée pour les demandes. Le Secrétariat a participé au groupe de travail de l'ERA. Le Secrétariat avait préparé pour la deuxième session de la Commission d'experts techniques un document sur les registres, dans lequel sont définis les principes majeurs et le développement du système en deux étapes, la première devant être effectuée au niveau de l'OTIF avec les NVR équivalents aux NVR de l'UE et comprenant les données concernant l'admission, pour ensuite devenir un système pleinement développé comprenant également les données concernant les caractéristiques du type de véhicule.

La Commission européenne a salué le travail effectué par le Secrétariat et l'a encouragé à continuer sur cette voie et à poursuivre au sein du WG TECH les travaux concernant les registres de l'OTIF, tout en tenant compte de la décision de l'UE relative aux NVR, qui pourrait être prise en octobre 2007.

Travaux futurs

Trois domaines ont été identifiés pour les futures activités des Groupes de travail de l'OTIF, à savoir les activités dans le domaine technique, c'est-à-dire l'évaluation de documents destinés à être adoptés par la Commission d'experts techniques, celles dans le domaine de la gestion, telles que la mise en place de registres (WG TECH) et celles dans le domaine juridique, telles qu'établir des références avec les STI dans le cadre de l'adoption des Annexes APTU (WG LEGAL).

La prochaine session de la Commission d'experts techniques se tiendra en 2008 après que le WG TECH se sera à nouveau réuni deux ou trois fois et aura soumis des propositions en vue de la discussion/de l'adoption des Annexes APTU.

(Traduction)

Autres questions juridiques

Protocole ferroviaire

Commission préparatoire

1^{ère} session

Berne, 16/17 juillet 2007

La Commission préparatoire pour l'établissement du Registre international (v. Bulletin 2/2007, p. 20 ss) s'est réunie, pour sa première session, les 16 et 17 juillet 2007 au siège de l'OTIF à Berne sous la direction conjointe de la Suède et des Etats-Unis d'Amérique.

Les projets pour le Règlement intérieur de la Commission et de la future Autorité de surveillance, pour le Règlement du Registre et pour l'appel d'offres (Request for Proposal – RFP) concernant le Conservateur, élaborés par le Secrétariat de l'OTIF, ont constitué la base des délibérations. Après un premier examen, il a été convenu de poursuivre les travaux au sein de trois groupes de travail. Le premier sera chargé de traiter, sous la direction de l'Allemagne, la question litigieuse de la responsabilité (limitée pour des raisons de possibilité de couverture) du Conservateur. Outre l'Allemagne, la Finlande et d'autres Etats, le Rail Working Group (RWG) et le secteur des assurances doivent contribuer à trouver une solution. L'élaboration de l'appel d'offres a été confié au deuxième groupe de travail, composé de la Slovaquie, de la Fédération de Russie, du Canada, de l'OTIF et du RWG. Le troisième groupe de travail, qui traitera les questions concernant le Règlement du Registre et le Règlement intérieur de l'Autorité de surveillance, sera composé de la France, de l'Algérie, d'un Etat de la région asiatique, de l'UNIDROIT et du RWG. Un groupe de travail séparé devra par ailleurs être créé pour apporter un conseil d'experts à la Commission préparatoire et défendre les intérêts des secteurs économiques concernés.

Conformément au calendrier convenu, il sera procédé à l'appel d'offres – le cas échéant, après une deuxième session de la Commission préparatoire – encore dans le courant du mois d'octobre 2007 et le premier Conservateur devrait être nommé au cours de la deuxième ou troisième session de la Commission préparatoire au printemps 2008.

(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission des Nations Unies pour le Droit commercial international (CNUDCI)

Congrès « Un droit moderne pour le commerce mondial »

Vienne, 9-12 juillet 2007

Plus de 400 personnes de 80 Etats ont participé à ce congrès organisé à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la création de la CNUDCI. Le programme très dense comportait de nombreuses questions d'actualité relatives au droit du commerce international, dont la question d'ordre général concernant l'avenir de l'activité de réglementation internationale qui, du moins dans le domaine du droit privé, se déplace de plus en plus de traités à caractère contraignant vers des « lois souples » (soft law) (loi modèles, précis juridiques, règles de base etc.)

En ce qui concerne la garantie de transactions et la mobilisation des instituts de crédit et la diminution prouvée des coûts qui y sont liées, l'importance d'instruments juridiques modernes et de registres électroniques, tel que celui prévu par le Protocole ferroviaire, a été particulièrement soulignée.

Dans le domaine des transports, l'attention a notamment été portée sur le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], élaboré par le Groupe de travail III de la CNUDCI. La version définitive du titre/champ d'application dépendra de la question de savoir si, respectivement dans quelle mesure, les dispositions élaborées, notamment les dispositions concernant la documentation et la responsabilité, semblent applicables soit à tous les transports de marchandises internationaux multimodaux ou aux transports maritimes, y compris les transports en amont et en aval en transport terrestre (door-to-door) ou uniquement à des transports maritimes (port-to-port). Cette dernière possibilité a été jugée plus probable par des orateurs qui ont argumenté notamment du point de vue des commissionnaires de transport, p. ex. au regard de transports terrestres complétés par un court transport maritime (par ferry). L'achèvement des travaux du WG III et la finalisation sont attendus pour 2008.

(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Paris

Arrêt du 14 décembre 2005

Le chemin de fer qui a omis de prendre des dispositions pour empêcher la circulation des personnes à proximité des voies et qui a stocké à proximité des voies des matériaux qu'il avait les moyens de faire enlever a concouru par ces fautes à la réalisation des dommages.

Cf. article L 121-12 du Code des assurances français

Même si dans le cas du présent arrêt des parallèles directs avec des dispositions d'un Appendice à la COTIF ne peuvent pas être établis, l'extrait ci-dessous peut être révélateur en relation avec des considérations concernant la responsabilité dans des cas où

- le dommage a été causé par l'infrastructure,
- l'évènement dommageable est dû au comportement d'un tiers et
- le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas respecté ses obligations de diligence.¹

Faits :

Le 1^{er} décembre 1993, une collision ferroviaire est survenue au cours de laquelle quatre voyageurs sont décédés et vingt cinq ont été blessés.

La Cour d'assises des mineurs de l'Oise, par arrêt du 30 novembre 1996, a condamné F.M., âgé de 16 ans au moment des faits, pour provocation volontaire du déraillement d'un train ayant entraîné des homicides et des blessures ; puis par arrêt civil du 1^{er} décembre 1996, elle a :

- sur la constitution de partie civile de la SNCF, ordonné une expertise pour évaluer ses dommages matériels et dit que l'indemnisation des dommages corporels des victimes effectuée par la SNCF pour la somme globale de 570.114,14 francs serait supportée pour les deux tiers par les

parents de F.M., en leur qualité de civilement responsables, et un tiers par la SNCF,

- sur les demandes des autres parties civiles, condamné solidairement F.M. et ses parents, soit à indemniser les victimes, soit à leur payer des provisions dans l'attente du résultat des expertises médicales.

La Garantie mutuelle des fonctionnaires (GMF), assureur de M. et Mme M., exposant avoir payé aux victimes la somme globale de 989.870,45 francs, a fait assigner la SNCF, le 19 août 1997, en remboursement du tiers de cette somme.

Le Tribunal de grande instance de Paris, par jugement du 2 juillet 1998, a condamné la SNCF à payer à la GMF la somme de 329.956,82 francs avec intérêts à compter de l'assignation ainsi que l'indemnité de 10.000 francs en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile.

Sur l'appel relevé par la SNCF, la Cour d'appel de Paris, par arrêt infirmatif du 6 octobre 1999, a débouté la GMF de ses demandes; elle a retenu que l'arrêt civil rendu par la Cour d'assises des mineurs de l'Oise avait institué un partage de responsabilité en ce qui concernait les dommages subis par la SNCF et ceux subis par les victimes que ce transporteur avait indemnisées, mais non en ce qui concerne les autres victimes que la GMF avait désintéressées.

Sur le pourvoi de la GMF, la Cour de cassation, par arrêt du 18 février 2003, a cassé et annulé en toutes ses dispositions l'arrêt rendu le 6 octobre 1999, pour violation de l'article L 121-12 du Code des assurances; elle a renvoyé la cause et les parties devant la Cour d'appel de Paris autrement composée.

La SNCF, dans ses dernières conclusions du 20 septembre 2005, demande à la Cour d'infirmier le jugement et de :

- 1) - renvoyer l'affaire devant le Tribunal administratif de Paris afin que soit appréciée la faute commise par la SNCF dans la conception et l'entretien de l'ouvrage public constitué par les voies ferrées et leurs dépendances,
- surseoir à statuer jusqu'à l'issue de la procédure devant les juridictions administratives,

¹ Cf. article 8, §§ 1, 2 et 3 CUI

- 2) subsidiairement au fond :
- dire qu'il n'existe pas de relation directe de cause à effet entre la faute volontairement commise par F.M. et les facilités dont celui-ci a pu profiter pour commettre son infraction et, en conséquence, débouter la GMF de toutes ses prétentions,
 - en tout état de cause, réduire la créance de la GMF au montant prouvé par des pièces incontestables,
 - le cas échéant, ordonner une mesure d'instruction à l'effet de vérifier cette créance, aux frais avancés par la GMF en raison de sa carence,
 - recevoir la SNCF en sa demande reconventionnelle, condamner la GMF à l'indemniser de la totalité ou, à défaut, des deux tiers de son préjudice matériel, en conséquence la condamner à lui payer la somme de 1.290.361,10 euros ou, à défaut, celle de 860.234,07 euros, avec intérêts au taux légal à compter du 31 janvier 2000, lui donner acte de ce qu'elle a reçu le 6 octobre 2004 paiement de la somme de 860.234,07 euros, qui n'est pas satisfaisante et qui sera simplement déduite de sa créance,
 - ordonner, le cas échéant, la compensation des créances réciproques,
 - condamner la SNCF à lui payer la somme de 20.000 euros en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile.
- capitalisation des intérêts par application de l'article 1154 du Code civil,
- condamner la SNCF à lui payer la somme complémentaire de 58.745,57 euros, par application de l'article 1251 alinéa 3 du Code civil, et la somme de 4.573,47 euros, à titre de dommages-intérêts, pour résistance abusive,
 - donner acte à la GMF de ce qu'elle ne conteste pas devoir la somme de 860.234,07 euros à la SNCF, constater qu'elle a payé cette somme le 6 octobre 2004, déclarer ce règlement libératoire et débouter la SNCF de toutes ses autres demandes,
 - condamner la SNCF à lui payer la somme de 15.000 euros pour ses frais de procédure exposés en première instance et en appel.

Sur ce la Cour

Considérant que la SNCF, devant le tribunal, n'a pas soulevé l'exception d'incompétence au profit des juridictions administratives, mais a prétendu que l'arrêt civil de la Cour d'assises des mineurs de l'Oise du 1^{er} décembre 1996 n'était pas définitif et qu'il devait être sursis à statuer en vertu du principe que «le criminel tient le civil en l'état» ; que par application de l'article 74 du nouveau Code de procédure civile, son exception d'incompétence soulevée pour la première fois en cause d'appel, doit être déclarée irrecevable, alors même que les règles invoquées au soutien de son exception seraient d'ordre public ;

Considérant que la SNCF soutient que la faute qui lui est reprochée est sans rapport direct de causalité avec le dommage, que l'arrêt civil de la Cour d'assises n'a pas précisé dans son dispositif, que la SNCF était responsable pour un tiers de l'accident et que les motifs de sa décision n'ont pas autorité de la chose jugée ; qu'elle fait encore valoir qu'un partage de responsabilité ne peut être ordonné en matière d'infraction intentionnelle contre les biens comme en l'espèce ; qu'elle distingue, d'une part les rapports entre F.M., et la SNCF en tant que partie civile dans l'hypothèse où celle-ci a versé des indemnités aux voyageurs, d'autre part les rapports entre F.M. et les victimes qui se sont constituées parties civiles ; qu'elle allègue que le partage de responsabilité n'a été décidé que dans le premier cas et non dans le second ;

La GMF, dans ses dernières conclusions du 2 septembre 2005, demande à la Cour de :

- 1) déclarer irrecevable et subsidiairement mal fondée l'exception d'incompétence soulevée par la SNCF, dire n'y avoir lieu de renvoyer l'affaire devant le Tribunal administratif de Paris et dire n'y avoir lieu de surseoir à statuer,
- 2) au fond :
 - confirmer le jugement en ce qu'il a condamné la SNCF à lui payer la somme de 329.956,82 francs, soit 50.301,59 euros, avec intérêts au taux légal à compter du 19 août 1997 - y ajoutant, ordonner la

Mais considérant qu'il est constant que les dommages indemnisés par la SNCF comme ceux indemnisés par la GMF sont tous consécutifs au déraillement du train dont la juridiction pénale, par arrêt civil du 1^{er} décembre 1999 devenu définitif, a décidé que la responsabilité devait être partagée entre le mineur à concurrence des deux tiers et la SNCF à concurrence d'un tiers ; qu'il résulte de cet arrêt que les fautes de la SNCF ont consisté à ne pas avoir pris toutes les dispositions pour empêcher la circulation des personnes à proximité des voies et à avoir stocké, à proximité des voies, des matériaux qu'elle avait les moyens de faire enlever ; que ces fautes ont concouru à la réalisation des dommages ; que la GMF est bien fondée, par application de l'article L 121-12 du Code des assurances, à agir contre la SNCF en vertu de la subrogation dans les droits de ses assurés pour obtenir de celle-ci qu'elle contribue à la mesure de sa part de responsabilité dans le dommage ;

Considérant que la SNCF prétend que les pièces communiquées par la GMF ne suffisent pas à démontrer sa créance ; qu'elle souligne que la GMF ne produit pas de quittances subrogatives ni de justificatifs de la nature des sommes réglées ; qu'elle ajoute ne pas devoir rembourser des frais d'huissier qui, imputables à la carence de la GMF, doivent rester à sa charge ;

Mais considérant qu'il résulte de l'ensemble des pièces versées aux débats par la GMF que celle-ci a payé aux victimes ou à leurs avocats et aux organismes sociaux, outre la somme de 989.870,48 francs, celle de 1.156.037 francs ; que la SNCF ne précise pas les frais d'huissier qui seraient imputables à une carence de la GMF ; que le jugement doit donc être confirmé en ce qu'il a condamné la SNCF à payer à la GMF le tiers de la somme de 989.870,48 francs, soit 50.301,59 euros avec intérêts au taux légal à compter du 19 août 1997 ; qu'il y a lieu d'ordonner la capitalisation des intérêts à compter du 2 juillet 2004, date des conclusions la sollicitant, conformément aux dispositions de l'article 1154 du Code civil ; que la SNCF doit aussi être condamnée à payer à la GMF le tiers de la somme de 1.156.037 francs, soit 58.745,57 euros ;

Considérant que la SNCF n'a pas fait dégénérer en abus son droit de résister aux demandes de la GMF ; qu'il convient, en conséquence, de débouter la GMF de sa demande en dommages-intérêts ;

Considérant que la Cour d'assises, par arrêt du 31 janvier 2000, a fixé le préjudice matériel de la SNCF à la somme de 1.290.035,10 euros et, faisant application du partage de responsabilité, a condamné F.M. ses parents

civilement responsables à payer la somme de 860.234,07 euros ; que la GMF s'est acquittée de cette somme le 6 octobre 2004 ; qu'elle reste redevable des intérêts au taux légal sur la somme de 860.234,07 euros à compter du 31 janvier 2000 et jusqu'au 6 octobre 2004 ;

Considérant que les dettes réciproques de la SNCF et de la GMF se compenseront à due concurrence ;

Considérant que la SNCF, qui succombe sur l'essentiel de ses prétentions, doit supporter les dépens et ne peut prétendre à indemnité au titre de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile ; qu'il y a lieu d'allouer l'indemnité de 10.000 euros à la GMF pour ses frais irrépétibles de première instance et de l'appel :

Par ces motifs

Déclare irrecevable l'exception d'incompétence soulevée par la SNCF,

En conséquence, dit n'y avoir lieu de surseoir à statuer,

Confirme le jugement du 2 juillet 1998 en ce qu'il a condamné la SNCF à payer à la GMF la somme de 50.301,59 euros avec intérêts au taux légal à compter du 19 août 1997,

Y ajoutant,

Ordonne la capitalisation des intérêts à compter du 2 juillet 2004 dans les conditions prévues à l'article 1154 du Code civil,

Condamne la SNCF à payer à la GMF la somme de 58.745,57 euros, ainsi que l'indemnité de 10.000 euros en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile,

Déboute la GMF de sa demande en dommages-intérêts,

Constata que la GMF a payé la somme de 860.234,07 euros à la SNCF le 6 octobre 2004,

Condamne la GMF à payer à la SNCF les intérêts au taux légal sur la somme de 860.234,07 euros à compter du 31 janvier 2000 et jusqu'au 6 octobre 2004,

Dit que les dettes réciproques de la SNCF et de la GMF se compenseront à due concurrence,

Déboute la SNCF du surplus de ses demandes et de sa demande d'indemnité en vertu de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile,

...

(Communication directe)

Bibliographie

Alter Michel, Franck Turgné (actualisation du fascicule) Transport terrestre, Responsabilité du transporteur international de marchandises, LexisNexis JurisClasseur Responsabilité civile et assurances, fascicule 470-30 (1,2007 – à jour au 10.11.2006)

Dans ce fascicule d'une quarantaine de pages, les auteurs analysent et commentent dans le détail la responsabilité du transporteur terrestre international au regard des « Conventions » unificatrices en matière de transport terrestre international de marchandises. Ce sont, pour le transport ferroviaire international, les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM – Appendice B à la COTIF) et, pour le transport routier international, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Le fascicule s'articule en quatre parties. Dans la première partie, les auteurs traitent la question du domaine d'application des Conventions unificatrices (conditions relatives au déplacement convenu, conditions relatives au caractère international du transport et cas particuliers des transports routiers successifs et des transports mixtes). Dans la deuxième partie, qui est également la partie la plus longue, ils examinent les conditions de la responsabilité contractuelle du transporteur (responsabilité de plein droit du transporteur et causes de libération du transporteur, qu'il s'agisse des causes générales de libération ou des causes particulières ou privilégiées). Dans la troisième partie, les auteurs développent la question de la réparation à la charge du transporteur (calcul de l'indemnité, principe d'une réparation plafonnée et dépassement du plafond, soit en raison de la volonté du cocontractant du transporteur – déclaration de valeur ou déclaration d'intérêt à la livraison – soit en conséquence des agissements fautifs du transporteur). Dans la quatrième et dernière partie, ils abordent les questions relatives à l'action en responsabilité (parties à l'instance, juridictions compétentes, forclusion ou fin de non recevoir et prescription extinctive).

Tout au long de l'étude, les auteurs comparent et établissent des parallèles entre, d'une part, les RU CIM 1980 et les RU CIM 1999 et, d'autre part, les RU CIM et la CMR. La doctrine et la jurisprudence trouvent également leur juste place dans ce fascicule.

De présentation claire, le commentaire des dispositions examinées est, comme de coutume dans LexisNexis JurisClasseur, précédé de points-clés, d'un sommaire analytique et d'un index alphabétique.

Le fascicule actualisé par M. Turgné ne faillit pas à la réputation de cette collection, qui est un outil incontournable pour les professionnels du droit.

Bidinger Helmuth, *Personenbeförderungsrecht* (Droit de transport des voyageurs), Commentaire de la loi sur le transport des voyageurs et des prescriptions y relatives, poursuivi par **Rita Bidinger**, avec la collaboration de **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, livraison complémentaire 1/07, état mai 2007, Editions Erich Schmidt, Berlin-Bielefeld-Munich

Avec la livraison complémentaire 1/07, parue peu après la livraison complémentaire 2/06 (v. Bulletin 1/2007, p. 14), la révision complète du commentaire relatif à l'Ordonnance sur l'exploitation d'entreprises de transports routiers de voyageurs (BOKraft) est poursuivie. Il s'agit en particulier d'une nouvelle version des explications concernant les dispositions applicables aux entreprises de taxi (signalisation, numéro d'ordre et adresse de l'entreprise).

Cette révision a été rendue nécessaire suite aux évolutions récentes sous trois aspects. Premièrement, il se dessine en Allemagne une tendance à autoriser le libre choix de la couleur du taxi (nombreuses autorisations exceptionnelles, une décision non encore mise en œuvre du Bundesrat visant à modifier la disposition relative à une couleur uniforme). Deuxièmement, la nouvelle version du commentaire tient compte d'un arrêt de la Cour suprême du 30.06.2005, selon lequel l'interdiction prononcée dans l'article 26, § 3 BOKraft concernant la publicité pour sa propre entreprise est contraire à la constitution. Dans le sens de cet arrêt, la disposition en question est maintenant interprétée de manière restrictive en ce sens que l'interdiction ne concerne que les inscriptions pouvant créer une confusion en ce qui concerne la nature du transport offert (taxi ou véhicule de location). Finalement, les nouvelles explications précisent à partir d'exemples tirés de différentes

ordonnances municipales concernant les taxis, de quelle manière la disposition concernant la plaque du conducteur est mise en œuvre.

Le commentaire relatif au droit de transport des voyageurs en trafic routier, auquel est jointe une collection importante de prescriptions relatives à ce sujet, se caractérise par une structure claire et une grande convivialité.

(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, 21^{ème} livraison complémentaire, état 1^{er} juin 2007

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 3/2006, p. 54/55). Outre l'éditeur, environ 20 autres auteurs participent à l'élaboration de ce recueil.

Le recueil comporte quatre tomes et couvre tous les domaines du droit applicable en matière ferroviaire. La partie la plus importante du recueil a trait aux lois et autres prescriptions allemandes. Les prescriptions arrêtées au niveau fédéral se trouvent dans les deux premiers tomes et celles des différents Länder allemands dans le tome III. Les conditions générales pour différentes prestations dans le secteur ferroviaire ainsi que les lois et autres prescriptions qui ne sont pas spécifiques au chemin de fer, mais qui sont également applicables dans le domaine ferroviaire (droit du travail, procédures administratives et autres) ont été introduites dans le tome IV. Alors qu'un chapitre du tome III est consacré au « Droit européen », la catégorie « Droit international » constitue un chapitre du tome IV. Chaque tome contient un aperçu rapide des lois, ordonnances et autres prescriptions ainsi qu'un sommaire concernant l'ensemble du recueil.

La très volumineuse 21^{ème} livraison complémentaire (520 pages) est principalement consacrée au chapitre « Droit allemand ». La plupart des modifications sont en relation avec les récents développements dans le domaine de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité technique. A ce titre, il convient de citer la nouvelle version de la loi relative à l'administration du trafic ferroviaire au niveau fédéral (création d'un Conseil de

sécurité ferroviaire auprès de l'Office fédéral des chemins de fer) et les explications y relatives de H.-J. Kühlwetter, ainsi que le décret organisationnel relatif à la prise en charge des tâches conformément aux directives d'interopérabilité ferroviaire 96/48/CE et 2001/16/CE par l'Office fédéral des chemins de fer (EBA) et Eisenbahn-Cert, organisme notifié pour l'interopérabilité auprès de l'Office fédéral des chemins de fer (EBC) ainsi que de nombreuses modifications de la loi ferroviaire générale (AEG) en vue de la mise en œuvre des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, modifiées par la directive 2004/50/CE (quatre lois de modification en 2006 et une en 2007). L'adaptation nécessaire des explications relatives à la AEG, dont l'auteur est U. Kramer, paraîtra probablement, en raison de son volume (327 pages), dans une des prochaines livraisons complémentaires.

Le recueil systématique « Droit ferroviaire » 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)

Last but not least

Un vent nouveau ?

Un vent nouveau semble souffler au sein du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE-ONU)¹. Les experts sont descendus de leur piédestal et ont mis entre parenthèses, provisoirement peut-être, le dogme de l'infailibilité auquel ils s'accrochaient jusqu'à maintenant. Ils faisaient la sourde oreille aux demandes des modes de transport d'harmoniser les dispositions du Règlement type sur celles des modes de transport lorsque des divergences subsistaient, le contraire étant plutôt la règle. Plusieurs de ces demandes ont maintenant été acceptées, en partie du moins, ou sont en voie de l'être. Rien cependant n'est définitivement acquis.

¹ Le Rapport sur la 31^{ème} session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses est publié sous la rubrique « Transport des marchandises dangereuses ».

Que s'est-il donc passé ? Le renouvellement de la présidence (nouveau Président et nouveau Vice-président), la non présence d'anciens Présidents, voire Vice-présidents au sein d'organisations internationales et le renouvellement partiel continu des chefs de délégations et des experts de délégations y sont sans doute pour quelque chose comme l'a déclaré le nouveau Président.

Autrefois, dans les années 70-80, **les explosifs** étaient traités au sein d'un Sous-comité séparé dont une partie des membres était renouvelé tous les 4 à 5 ans. Ce Sous-comité se réunissait une semaine par année, mais avec un groupe de travail annuel hors session (aux USA, au Canada, au Royaume-Uni ou en Allemagne en général). Ce même phénomène de renouvellement avait cependant eu pour conséquence que les nouveaux experts, dont d'anciens militaires, remettaient sans cesse en question le travail de leurs prédécesseurs, si bien qu'il a fallu près de 20 ans pour réviser une fois pour toutes complètement cette classe.

(Indiscrétion d'un ancien secrétaire de la Division des transports de la CEE-ONU !)

L'humour à l'ordre du jour !

La Réunion commune a introduit pour la première fois des termes latins dans le RID/ADR/ADN, à savoir « mutatis mutandis » dans le cadre du placardage des matières dangereuses pour l'environnement aquatique. Cela a contrarié certains délégués, qui du reste n'ont pas compris ce que signifiaient ces termes dans leur langue nationale, même après avoir consulté Internet. Ils ont argumenté que les usagers des transports et les utilisateurs de la réglementation ne sont pour la plupart pas des juristes. Cette intrusion de la culture latine a fait suggérer au Président que soit élaborée une édition latine de ces règlements ... Ce serait curieux de connaître la traduction en latin du peroxyde organique « (tert-BUTYL-2 PEROXYISOPROPYL)-1 ISOPROPENYL-3 BENZÈNE » Après tout, le nouveau pape ne vient-il pas d'autoriser à nouveau que la messe puisse être dite et chantée en latin ! Lors de la clôture de la session, le Président a malheureusement oublié d'entonner le célèbre « *Ite missa est* ».

Et vous, êtes-vous en mesure de traduire correctement en latin le nom du peroxyde organique mentionné ? Le concours est ouvert à tous ceux qui souhaiteraient gagner un abonnement gratuit d'un an au Bulletin (Tout recours juridique est exclu). Alors à vos stylos !

Lors de l'hommage rendu au délégué de la Norvège en raison de sa mise à la retraite, ce dernier a rappelé que lors de ses 7 années de présidence il avait vécu de bons et de mauvais moments et que parfois il aurait voulu étrangler un certain délégué impertinent, empêcheur de danser en rond. Il a toutefois reconnu que ce délégué avait souvent raison Sur quoi le Président lui a demandé : Pourquoi vous ne l'avez pas fait ? Il faut préciser que le personnage en question n'a rien à voir avec le politicien compatriote pressenti comme futur chef du Gouvernement et qui a chanté « la Marseillaise » lors de la fête nationale alors qu'on lui demandait d'entonner l'hymne national de son pays ! Ce qui a inspiré à un chroniqueur humoristique la métaphore suivante : « Tout le monde peut se tromper dit un hérisson en descendant d'une brosse. »

L'humour comme le ridicule ne tue pas et honi soit qui mal y pense !