



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

1/2009

117^e Année • Janvier - Mars

Sommaire

Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants, p. 1

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 23-26.3.2009, p. 1

Publications et liens intéressants, p. 5

Thèmes du domaine technique/admission

Commission d'experts techniques

3^{ème} session – Berne, 11/12.2.2009 – p. 6

Coopération avec les organisations et associations internationales

**Commission économique des Nations Unies pour
l'Europe (CEE/ONU)**

Comité des transports intérieurs (CTI) – Genève, 24-26.2.2009 –
p. 7

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les
transports (WP.30) – Genève, 2-6.2.2009 – p. 8

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique –
Genève, 19/20.3.2009 – p. 8

Groupe multidisciplinaire d'experts sur la sûreté des transports
intérieurs – Genève, 15/16.1.2009 – p. 9

Autres activités

JERID

Conférence internationale sur le fret ferroviaire eurasiatique –
Prague, 4/5.3.2009 – p. 10

**Commission économique des Nations unies pour
l'Europe (CEE/ONU), Forum international des
transports, Banque mondiale**

Séminaire sur les stratégies d'élimination des obstacles au
franchissement des frontières – Paris, 5/6.3.2009 – p. 12

Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne) – Arrêt du 14.2.2008 – Notion
« contrat de transport » (CMR), p. 13

Last but not least

Echos de la Réunion commune RID/ADR/ADN,
p. 13

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

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübeliweg 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

1/2009

117^e Année – Janvier - Mars

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.

Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3263/2009, p. 167 – Conditions générales. Attention, zone rouge ! (M. Tilche)

Idem, n° 3264/2009, p. 186 – Lettre de voiture électronique. Quelle valeur ? (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 1/2009, 2/2009

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 2/2009, p. 143-149 – Quantum Corporation Inc. V. Plane Trucking Ltd. Revisited by German supreme court: Considerations on the German High Court's decision of 17 July 2008 [CMR case law]¹ (P. Laurijssen)

¹ Décision du Bundesgerichtshof I ZR 181/05 : sauf disposition contraire en droit national, l'application directe des dispositions de la CMR se limite aux contrats de transport routier unimodal transfrontalier.

Institut für Mobilitätsforschung, Berlin, Studie "Ost-West-Güterverkehre 2030": www.ifmo.de

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2009, S. 103-109 – Normenkonflikte zwischen den EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II und transportrechtlichen Rechtsinstrumenten (R. Wagner); S. 109-117 - Aktuelle transportrechtliche Probleme in Österreich (H. Jesser-Huß)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, N° 2009-1/2, p. 390-323 – The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – A General Overview/ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – Un aperçu général (K. Lannan)

Transport des marchandises dangereuses

Réunion commune RID/ADR/ADN

Genève, 23-26 mars 2009

La Réunion commune RID/ADR/ADN s'est tenue à Genève du 23 au 26 mars 2009 afin de poursuivre ses travaux sur l'édition 2011 des règlements pour le transport terrestre européen des marchandises dangereuses. Vingt-deux Etats, la Commission européenne et le Comité de l'Organisation de coopération des chemins

de fer (OSJD) ainsi que seize organisations non gouvernementales étaient représentés à cette session.

Normes

EN 15507:2008

Bien que la norme EN 15507:2008 (Emballage – Emballages pour le transport de marchandises dangereuses – Essais comparatifs de diverses qualités de polyéthylènes) décrit uniquement des procédures conformes aux procédures de contrôle de la compatibilité décrites dans le RID/ADR, différents Etats ont rencontré des difficultés d'ordre pratique dans son application. Avant de renvoyer à cette norme dans le RID/ADR, un groupe de travail informel devra se réunir, sur invitation de l'European Plastic Converters (EuPC), pour résoudre ces problèmes.

Problèmes dans la référence aux normes

Dans un document informel, l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) a attiré l'attention sur le fait que l'application de normes auxquelles il est fait référence dans le RID/ADR peut poser problème car ces normes contiennent parfois aussi des aspects ne relevant pas de la sécurité ou citent d'autres normes.

Rappelant la procédure de référence aux normes adoptée, il a été répété que ces problèmes devront être traités par le Groupe de travail sur les normes avant qu'un renvoi ne soit intégré et que les aspects problématiques d'une norme citée devront être écartés le cas échéant.

Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses

Disposition spéciale 274

A la suite de discussions précédemment menées dans le cadre de la Réunion commune et d'un groupe de travail informel, il a été décidé dès le mois de mars 2008 d'adapter le RID/ADR/ADN en ce qui concerne l'attribution de la disposition spéciale 274 (exigeant de compléter la désignation officielle de transport par le nom technique dans le document de transport) et de supprimer cette disposition spéciale pour différentes matières. Parallèlement, la Réunion commune a estimé que le maintien de la disposition spéciale 274 pour 81 matières était justifié et que le Règlement type de l'ONU devait être aligné sur le RID/ADR/ADN.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé dans l'intervalle de réattribuer la disposition spéciale 274 à

ces matières, exception faite toutefois des trois numéros ONU relatifs à des médicaments (ONU 1851, ONU 3248 et ONU 3249), afin de répondre aux préoccupations exprimées au sujet de la divulgation d'informations sur des substances médicales réglementées, dont l'identification dans le cadre d'un transport pourrait conduire à des problèmes pratiques et logistiques, notamment le vol ainsi que l'usage et la distribution illicites. La Réunion commune a décidé en conséquence de supprimer également pour ces trois numéros ONU le renvoi à la disposition spéciale 274 de sorte qu'une harmonisation complète est à présent atteinte dans ce domaine.

Harmonisation mondiale pour le transport multimodal

A sa 34^{ème} session, le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, après avoir examiné un document soumis par quatorze organisations non gouvernementales, est convenu qu'il fallait déployer des efforts supplémentaires pour améliorer l'harmonisation, à l'échelle mondiale, des réglementations concernant le transport des marchandises dangereuses car les divergences qui subsistaient entre ces réglementations entravaient les transports internationaux et multimodaux.

Les organisations internationales concernées ont été invitées à fournir au Sous-comité d'experts de l'ONU un retour d'information précisant les dispositions de leurs instruments juridiques internationaux qui divergent du Règlement type de l'ONU, et expliquant pourquoi ces dispositions divergentes ont été incluses (v. Bulletin 4/2008, p. 45).

Il a été rappelé que, conformément à son mandat, la Réunion commune examine systématiquement toute modification au Règlement type de l'ONU pour la refléter dans le RID/ADR/ADN. Il arrive cependant que certaines de ces modifications ne sont pas suffisamment élaborées pour être intégrées dans la législation, comme cela a été le cas pour certaines dispositions relatives à la classe 6.2 où la Réunion commune a fourni un retour d'information au Sous-comité d'experts de l'ONU. La Réunion commune est généralement d'avis que le RID, l'ADR et l'ADN sont convenablement harmonisés avec le Règlement type de l'ONU, et que les divergences existantes en rapport avec le transport terrestre européen sont tout à fait justifiées et ne constituent pas une entrave aux transports internationaux multimodaux.

Certaines délégations ont cependant estimé qu'il existe, par exemple dans la Partie 2 relative à la classification, des divergences telles que les Etats sont contraints d'effectuer une traduction séparée des règlements pour

chacun des modes de transport, ce qui pourrait être évité si l'on pouvait s'accorder sur un texte unique pour les parties de la réglementation qui concernent l'ensemble des modes de transport.

La Réunion commune a été d'accord pour dire que l'harmonisation ne devait pas être un but en soi et qu'elle ne devait pas conduire à l'abandon de dispositions relatives au transport terrestre européen vieilles de plusieurs années (p. ex. dispositions relatives aux citernes du chapitre 6.8). De l'avis de plusieurs délégués, il serait préférable, comme dans le cas de la disposition spéciale 274 (voir ci-dessus), de prendre les problèmes un par un et de les résoudre progressivement.

La Réunion commune a accueilli favorablement la présentation tabellaire des différences existant entre le RID/ADR/ADN, le Code IMDG, les Instructions techniques de l'OACI et la réglementation des Etats-Unis d'Amérique, soumise par le Royaume-Uni. Le souhait a cependant également été exprimé que ce comparatif inclue également les dispositions du Règlement type de l'ONU et, le cas échéant, les divergences existant dans les pays qui sont reliés à l'Europe par voie terrestre.

Nouvelles propositions d'amendement au RID/ADR/ADN

Questions en suspens issues de la 44^{ème} session de la Commission d'experts du RID

Etant donné que la norme EN 14025:2008 s'applique également aux citernes à gaz, la Réunion commune a décidé de renvoyer, dans le tableau relatif aux normes à la sous-section 6.8.2.6 au niveau de cette norme, non seulement à la sous-section 6.8.2.1, mais aussi à la sous-section 6.8.3.1.

Contrairement à la Réunion commune, la Commission d'experts du RID avait décidé, en rapport avec l'introduction de nouvelles dispositions en matière de marquage des engins de transport transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, de définir la personne ou les personnes qui doivent apposer ledit marquage. Cette précision a été également jugée nécessaire dans la mesure où le chapitre 3.4, contrairement au chapitre 3.5, ne stipule pas quelles sont les dispositions du RID/ADR/ADN applicables en dépit de l'exemption.

La Réunion commune a estimé que la précision adoptée par la Commission d'experts du RID n'était pas nécessaire pour l'ADR puisque ce marquage, suivant qu'il s'agisse d'un véhicule ou d'un conteneur, doit être effectué par le transporteur ou le chargeur.

En ce qui concerne la détermination des dispositions qui doivent être respectées en cas d'application de l'exemption prévue au chapitre 3.4, la Réunion commune a décidé d'attendre des propositions d'amendement concrètes. Différents délégués ont cependant estimé qu'il ne fallait pas mentionner expressément en l'occurrence les dispositions de classification de la partie 2 puisque la détermination du code LQ applicable présuppose obligatoirement l'application de la partie 2.

Mention des matières dangereuses pour l'environnement dans le document de transport

Compte tenu des obligations incombant au transporteur en matière de marquage adéquat des engins de transport, la représentante de la Suède a jugé nécessaire d'inclure dans le document de transport une mention précisant si la matière transportée est une matière dangereuse pour l'environnement. Cette nécessité a été confirmée par une grande majorité des délégués.

En rapport avec la proposition de l'UIC d'inclure le marquage relatif aux matières dangereuses pour l'environnement dans la liste des étiquettes de danger au paragraphe 5.2.2.2 et d'intégrer ce nouveau modèle d'étiquette de danger dans la colonne 5 du tableau A pour toutes les matières représentant un risque subsidiaire de dangerosité pour l'environnement, il a été rappelé que le Sous-comité d'experts de l'ONU avait refusé une liste des matières dangereuses pour l'environnement car il avait été décidé pour le Règlement type de l'ONU, contrairement au Code IMDG et au RID/ADR/ADN, d'attribuer la dangerosité pour l'environnement uniquement en tant que risque principal aux numéros ONU 3077 et 3082, et non pas en tant que risque subsidiaire aux autres matières des classes 1 à 9.

Utilisation de récipients à pression pour le transport de chlorosilanes

Le représentant du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) a attiré l'attention sur le fait que les récipients à pression ne sont pas mentionnés en tant que type d'emballage autorisé dans la nouvelle instruction d'emballage P 010 applicable, à compter du 1^{er} janvier 2009, aux chlorosilanes. Alors que le paragraphe 4.1.3.6.1 autorise certes l'emploi général de récipients à pression pour le transport de matières liquides et solides, la sous-section 4.1.3.7 stipule que, pour être autorisés, ces récipients doivent être mentionnés dans l'instruction d'emballage respective.

Le représentant du CEFIC a informé la Réunion commune qu'il allait soumettre au Sous-comité d'experts de l'ONU une demande de rectification de l'instruction

d'emballage P 010, et a recommandé l'initiation, avant le 1^{er} juillet 2009, d'un accord spécial multilatéral pour pouvoir continuer à autoriser le transport de chlorosilanes en récipients à pression jusqu'à la mise en vigueur de cette rectification. Les chlorosilanes sont des matières extrêmement dangereuses qui sont utilisées, notamment dans l'industrie électronique, sous une forme ultra pure. Les récipients à pression sont en l'occurrence considérés comme des emballages extrêmement sûrs, auxquels les équipements de prélèvement des salles blanches de l'industrie électronique sont également adaptés.

Rapport des groupes de travail informels

Période de validité des agréments de type et mesures transitoires concernant les normes

La Réunion commune a adopté une proposition circonstanciée d'un groupe de travail informel dont le but est de limiter à dix ans la période de validité des agréments de type pour les récipients à pression du chapitre 6.2 et pour les citernes, wagons/véhicules-batteries et CGEM du chapitre 6.8 ou au contraire de les renouveler si l'organisme délivrant l'agrément constate que l'agrément de type est toujours conforme, au bout de dix ans, aux dispositions. Il incombe en outre à l'organisme délivrant l'agrément de type de le retirer lorsque, pendant la période de validité, des dispositions sont modifiées, ce qui entraîne une non-conformité de l'agrément de type avec les dispositions. Les tableaux relatifs aux normes de la section 6.2.4 et de la sous-section 6.8.2.6 sont modifiés de manière à faire ressortir clairement à quelle date une norme peut être utilisée pour la délivrance ou le renouvellement d'un agrément de type et à quelle date, au plus tard, un agrément de type existant, délivré sur la base d'une norme entre-temps périmée, doit être retiré pour des raisons de sécurité.

Le Groupe de travail a constaté que ces nouvelles dispositions pourraient également s'appliquer à d'autres moyens de rétention, ce qui devra cependant être examiné dans un second temps.

Le représentant de la Belgique présentera encore une autre proposition pour la prochaine Réunion commune, laquelle régit la réutilisation générale des moyens de rétention construits avant l'expiration ou le retrait d'un agrément de type.

Obligations du déchargeur

Après la non-adoption, lors de la Réunion commune de mars 2008, de la proposition, réitérée par l'Espagne, de

fixer les obligations du déchargeur, un groupe de travail informel a été chargé de fixer les obligations éventuelles des entreprises chargées du déchargement et de clarifier le rôle respectif des différents intervenants (v. Bulletin 1/2008, p. 7).

La définition du déchargeur ébauchée par le groupe de travail, les nouvelles obligations du déchargeur et les obligations adaptées du destinataire ont été adoptées par la Réunion commune dans sa majorité. Le texte rédigé par le groupe de travail sera cependant soumis à nouveau à la prochaine Réunion commune en deuxième lecture.

En l'occurrence, il pourrait être envisagé non seulement d'intégrer, le cas échéant, au chapitre 1.4 une remarque générale précisant qu'une personne juridique déterminée peut assumer le rôle et les obligations d'intervenants multiples, mais aussi de préciser les définitions actuelles de chargeur et de remplisseur et de vérifier les obligations des intervenants lors de la vidange des IBC.

Questions diverses

Demande de statut d'observateur

La demande d'accréditation en tant qu'organisation non gouvernementale dans le cadre de la Réunion commune, déposée par l'Association européenne des conseillers à la sécurité (EASA), n'a pas pu être acceptée actuellement étant donné que les informations habituellement requises concernant la position juridique de l'Association ainsi que la preuve tangible de sa représentativité n'ont pas pu être produites à ce jour.

Interprétation du RID/ADR/ADN

Mesure transitoire générale à la sous-section 1.6.1.1

La représentante de la Suède a prié la Réunion commune de clarifier si la mesure transitoire générale relative à un envoi autorise l'application parallèle de parties de l'ancien et de parties du nouveau RID ou si, respectivement, l'ancienne ou la nouvelle édition doit être appliquée respectivement dans sa globalité.

Le WP.15 s'était déjà exprimé sur cette question pour l'ADR lors du passage à la nouvelle structure et avait recommandé une certaine souplesse dans l'application, dans la mesure où les modifications des dispositions peuvent affecter différents intervenants.

La Réunion commune a confirmé cette interprétation et estimé qu'il fallait autoriser, pour une opération de transport effectuée pendant la période transitoire de six

mois, l'application mixte des dispositions de la précédente version et de la nouvelle version du RID et de l'ADR, pour autant que ces dispositions ne soient pas interdépendantes. Ainsi, un expéditeur par exemple devrait pouvoir expédier ses marchandises conformément aux anciennes dispositions sans que cela empêche le transporteur d'appliquer les nouvelles dispositions le concernant, pour autant que ceci ne nuise pas à la sécurité.

Hommage à Monsieur Jean-Daniel Dénervaud

La Réunion commune a pris congé de Monsieur Jean-Daniel Dénervaud, qui au poste de Secrétaire de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a participé dans une large mesure, plusieurs décennies durant, aux travaux fructueux de la Réunion commune RID/ADR/ADN, et lui a souhaité une retraite heureuse et active.

Prochaine réunion

La prochaine Réunion commune se tiendra du 8 au 11 septembre 2009 à Berne et du 14 au 18 septembre 2009 à Genève. Lors de cette session, l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 16^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU, qui sera préparée par un Groupe de travail ad hoc en mai 2009, figurera au premier plan.
(traduction)

Publications et liens intéressants

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 2/2008, S. 36-39 – Termini tecnici (I.) – 43. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 3/2008, S. 44-47 – Der lange Weg zum ADN (K. Ridder)

Idem, Hamburg, Nr. 3/2008, S. 48-51 – Termini tecnici (II.) – 43. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 4/2008, S. 36-38 – Maschinenlesbare Kesselwagen (C. Staude)

Idem, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 22-23 – Telematik gewinnt an Land (T. Rieckenberg)

Idem, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 33 – Notifizierung für 2009 – 45. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 16. Mai 2008) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 34-35 – Aufgeschoben, nicht aufgehoben – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 25. bis 28. März 2008) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 10/2008, S. 22-24 – Gezielte Entgleisung (D. Luther)

Idem, Hamburg, Nr. 11/2008, S. 49-51 – Gemeinsame Ziele für 2011 – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 15. bis 18. September 2008) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 12/2008, S. 42-43 – Arbeit in kleiner Runde – 44. Tagung des RID-Fachausschusses (Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008) (J. Conrad)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 1-3 – RID/ADR/ADN – Knappe Mehrheit reicht nicht (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 9/2008, S. 5 – RID/ADR 2009 – Änderungen 2009 (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 10/2008, S. 1-5 – RID/ADR 2009, Teil 1 – Wenig Änderungen (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 11/2008, S. 1-5 – RID/ADR 2009, Teile 2 und 3 (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 12/2008, S. 1-3 – Feuerwerk – Falsche Klassen (U. Fuchs)

Idem, Hamburg, Nr. 12/2008, S. 9-10 – RID/ADR 2009, Teil 3, Kapitel 3.3 – Lithium-Batterien & Co. (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 1/2009, S. 6-7 – RID/ADR 2009, Kapitel 4 – Neue Verpackungsvorschriften (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 2/2009, S. 11-12 – RID/ADR 2009, Teil 5 – Vorschriften für den Versand (J. Conrad)

Thèmes du domaine technique/admission

Commission d'experts techniques

3^{ème} session

Berne, 11/12 février 2009

Avancée décisive dans la révision des RU APTU et ATMF

Quatre années de travail intensif au sein du Groupe « Schweinsberg » ont débouché sur des propositions d'amendement de deux Appendices techniques à la COTIF visant à les rendre compatibles avec les réglementations actuelles de la Communauté européenne (CE). Ces propositions (en anglais uniquement) ont été présentées lors de la 3^{ème} session de la Commission d'experts techniques en février 2009, au cours de laquelle les Etats membres ont exprimé leur satisfaction de voir le mandat confié par l'Assemblée générale exécuté. Moyennant quelques amendements, la Commission s'est déclarée prête à soumettre ces propositions à la Commission de révision de l'OTIF en juin 2009 en vue de leur adoption définitive.

Les RU APTU et ATMF révisées pourraient entrer en vigueur dans les 12 mois suivant leur notification aux Etats membres.

Registres nationaux de véhicules (RNV)

La Commission d'experts techniques a adopté un document instruisant chacun des Etats membres de l'OTIF qui n'est pas membre de la CE (sauf la Norvège et le Liechtenstein qui appliquent le droit communautaire) de créer un RNV qui contiendra les données relatives à l'admission de tous les véhicules ferroviaires neufs, renouvelés et rénovés qui doivent être admis dans un Etat donné. Une fois le RNV opérationnel, pas un véhicule ne pourra être mis en service sans avoir été convenablement enregistré au préalable dans ce registre. Entre autre information, ce registre contiendra des données relatives au détenteur et à l'entité chargée de la maintenance. Les réglementations entrées en vigueur au 1^{er} août 2009 et les RNV devront être opérationnels dans les 12 mois suivant cette date au plus tard. Les véhicules existants devront être inclus dans les RNV dans les 24 mois suivant leur entrée en vigueur au plus tard.

Le document adopté qui introduit les RNV, avec les spécifications détaillées identiques aux spécifications de la CE relatives aux RNV communautaires et les

définitions des éléments de données à inclure, de leur format, des droits d'accès, des restrictions, de leur nature (obligatoire ou facultatif), est consultable sur le site Internet de l'OTIF¹.

Les RNV seront ultérieurement connectés via internet au moteur de recherche de l'Agence ferroviaire européenne (Valenciennes) de façon à former une base de données complète contenant des informations relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires européens, à l'exception des véhicules portant un numéro de véhicule à huit chiffres (norme russe).

Annexes APTU

La Commission d'experts techniques a adopté les quatre Annexes APTU suivantes contenant des exigences générales : « Exigences essentielles », « Sous-systèmes » (définitions et liste), « Dossier technique » et « Organisme d'évaluation (qualifications et indépendance) ». Ces quatre réglementations de l'OTIF sont identiques aux réglementations correspondantes de la CE. Elles sont entrées en vigueur le 1^{er} août 2009 et sont consultables sur le site Internet de l'OTIF².

Réglementations relatives aux VKM (codes de détenteur de véhicule)

La Commission d'experts techniques a adopté un amendement mineur aux Règles d'enregistrement d'un VKM au point 3.1.6, lequel dit : « Les autorités nationales, l'Agence ou l'OTIF peuvent refuser l'enregistrement d'un VKM requis si la combinaison de lettres est source de confusion ou de fraude. Dans ce cas, une décision motivée doit être délivrée ». Ce nouveau libellé est entré en vigueur au 1^{er} avril 2009.

Protocole d'accord (MoU) relatif à la certification des Entités chargées de la maintenance (ECM)

La Commission d'experts techniques a été avisée que le Secrétariat avait obtenu la possibilité que les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE signent un MoU qui avait été déjà signé par 10 Etats membres de la CE. Le MoU comprend de nombreuses annexes qui forment la spécification complète relative à l'évaluation et à la certification des ECM. S'il est signé et si les spécifications et règles sont appliquées, les

¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/05_notification_09/A_94-20_1_2009_e_NVR_Decision_-_ADOPTED_.pdf

² <http://www.otif.org/en/technology/notifizierung.html>

certificats seront reconnus mutuellement et de façon inconditionnelle par les autorités et les entreprises ferroviaires dans les Etats signataires. Le Secrétariat a vivement recommandé aux Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE, particulièrement à ceux qui font du transport de fret ferroviaire avec des Etats membres de la CE, de signer ce MoU. Du fait de la directive européenne concernant la sécurité ferroviaire, les entreprises ferroviaires (EF) ont la responsabilité de s'assurer que les trains sont sûrs, ce qui inclut les wagons « étrangers » entrant dans la composition des trains. Le MoU et la certification limiteront le risque pour les détenteurs de wagons privés faisant appel à une ECM certifiée, de voir leurs wagons stoppés et vérifiés sous toutes les coutures par chaque EF prenant en charge le wagon en vue d'un transport (continu). Le risque que représentent de tels retards mettrait rapidement un point final à l'activité des détenteurs proposant des services de transport de fret ferroviaire.

Une brève présentation du MoU est consultable sur le site Internet de l'OTIF³. Le texte intégral du protocole avec l'ensemble de ses Annexes est téléchargeable sur le site Internet de l'OTIF⁴.

(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

Comité des transports intérieurs (CTI)

71^{ème} session

Genève, 24-26 février 2009

Comme de coutume, l'OTIF a participé, au moins partiellement, à la session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, qui s'est tenue du 24 au 26 février 2009.

³ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/01_CTE_03/CTE3_INF_7_e.pdf

⁴ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/01_CTE_03/A_93-02_1_2008_rev1_e_MoU.pdf

Le débat sur les orientations politiques (v. Bulletin 1/2008, p. 8) était consacré cette année aux « Incidences de la mondialisation sur les transports, la logistique et le commerce ». Plus de 300 personnes ont participé à la Conférence organisée conjointement par le CTI et le Comité du Commerce de la CEE/ONU sur ce sujet. Le Secrétaire général a représenté l'OTIF au cours de ce débat. Les conclusions de la Conférence serviront de contribution de la CEE/ONU aux travaux du Forum international des transports de 2009 qui a pour thème « Des transports pour une économie mondialisée : défis et perspectives face à la crise ».

En ce qui concerne les questions se rapportant aux travaux du Comité en général, différents points intéressants plus particulièrement l'OTIF étaient inscrits à l'ordre du jour : transports et sûreté et facilitation du passage des frontières en transport international ferroviaire.

Le Comité a approuvé le rapport présenté par le Président du Groupe multidisciplinaire d'experts sur la **sûreté des transports intérieurs**, qui a tenu sa dernière session les 15 et 16 janvier 2009 (v. p. 9). Ce dernier a proposé une double approche de la question au sein de la CEE/ONU : celle de continuer le processus entamé et d'inscrire systématiquement la question de la sûreté à l'ordre du jour des organes subsidiaires du CTI (approche verticale) et celle de confier au Groupe multidisciplinaire le rôle de coordination de ce qui se fait au sein de ces organes subsidiaires (approche horizontale). Le Comité est convenu que le Groupe multidisciplinaire sera réactivé tous les ans en vue de discuter des questions abordées par les organes subsidiaires du CTI et de servir de plateforme d'échange des bonnes pratiques. Le CTI a également décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

En ce qui concerne la **facilitation de passage des frontières en transport international ferroviaire**, le Comité s'est félicité de l'approbation du projet d'Annexe 9 à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), lors de sa session de février 2009 (v. p. 8). Ce projet sera prochainement soumis au Comité de gestion de la Convention pour adoption. Le Comité a souligné l'importance de la coordination de l'ensemble des autorités gouvernementales concernées au niveau national afin que le projet d'Annexe 9 puisse être adopté. Quant au projet de nouvelle Convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, le Comité a demandé aux Parties contractantes de la

Convention existante de 1952 de confirmer qu'elles seront favorables à des amendements, tels que proposés par l'OTIF et l'OSJD, une fois que plus d'Etats auront adhéré à la Convention (v. Bulletin 1/2008, p. 9).

Pour ce qui est du transport ferroviaire, le Comité a salué les décisions prises par le Groupe de travail des transports par chemin de fer d'organiser en 2009 un atelier sur le transport par chemin de fer des personnes à mobilité réduite et de créer une « Task force » informelle sur les questions de **sûreté dans le secteur ferroviaire** (v. Bulletin 4/2008, p. 48).

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

121^{ème} session

Genève, 2-6 février 2009

Pour cette session du Groupe de travail, l'OTIF était représentée les deux premières journées.

Le premier jour de la Conférence, qui a vu la présentation de rapports sur les activités d'autres organes de la CEE/ONU ainsi que d'autres organisations internes et externes aux Nations unies, la question de savoir si la Convention TIR était l'instrument le plus approprié pour appliquer de façon juridiquement contraignante et uniforme à l'échelle internationale le Cadre de normes SAFE (SAFE Framework of Standards) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), a été abondamment discutée. Le Cadre SAFE pose aux autorités douanières et aux opérateurs économiques des exigences dans le but d'introduire ou d'améliorer des systèmes de sécurisation correspondants qui visent à protéger les systèmes commerciaux et de transport de la chaîne logistique internationale (supply chain) et, d'autre part, de concilier ces exigences avec la préservation d'un commerce et d'un transport efficaces. La Convention TIR, qui est principalement orientée sur le transport routier, ne paraît pas, du point de vue du rail, l'instrument le plus approprié pour atteindre ce but.

Le deuxième jour de la Conférence, le projet commun de l'OSJD et de l'OTIF relatif à une nouvelle Annexe 9 (« Facilitation des procédures de franchissement des frontières en transport international ferroviaire de marchandises ») à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (« Convention sur l'harmonisation ») a été discuté et adopté, moyennant un ajout proposé par la CE et sous réserve de quelques adaptations rédactionnelles,

notamment dans la version française. Dans l'intérêt d'une mise en vigueur rapide, le groupe de travail a recommandé que le Comité de gestion compétent en la matière (AC.3) se réunisse si possible immédiatement après sa 122^{ème} session (15-19.6.2009), et au plus tard, aux alentours de sa 123^{ème} session (28.9.-2.10.2009). (Traduction)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

51^{ème} session

Genève, 19/20 mars 2009

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) s'est réuni à Genève, les 19 et 20 mars 2009, pour sa 51^{ème} session, qui s'est tenue sous la Présidence de M. Viardot (France) et sous la Vice-Présidence de M. Maillard (Belgique).

D'emblée, le constat suivant s'est imposé au Président : la **crise mondiale** impacte non seulement le secteur des transports et d'autres secteurs de l'économie, mais aussi les institutions. En effet, une dizaine d'Etats seulement sur les 56 Pays membres de la CEE/ONU étaient représentés au cours de cette session, et à peu près autant d'organisations et d'associations internationales, dont l'OTIF.

Aussi, et en vue d'améliorer plus encore la coopération entre les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs et leurs modalités de fonctionnement, un groupe virtuel de volontaires préparera une feuille de route sur les activités et les modalités de fonctionnement du WP.24 pour les années à venir. Le WP.24 examinera cette feuille de route lors de sa prochaine session, en octobre 2009.

Le WP.24 a également noté que le volume du trafic en transport intermodal en Europe avait diminué de 1% environ en 2008 (par rapport à 2007), une diminution considérable ayant été enregistrée dans la deuxième moitié de l'année 2008 et pour les deux premiers mois de l'année 2009. Le WP.24 a donc décidé de mettre en place un groupe virtuel d'experts qui analysera l'impact de la crise financière et économique actuelle sur le transport intermodal. Ce groupe virtuel présentera son rapport au WP.24 en octobre 2009.

Parmi les autres points inscrits à l'ordre du jour du WP.24, l'OTIF accorde un intérêt tout particulier aux deux points suivants : procédures de facilitation du

passage des frontières relatives aux opérations de transport intermodal dans un contexte paneuropéen et rapprochement et harmonisation des régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal.

En ce qui concerne la **facilitation du passage des frontières**, le WP.24 a surtout pris note de l'état d'avancement du projet de lettre de voiture CIM/SMGS, présenté par le CIT (v. Bulletin 4/2008, p. 40).

Il a, par contre, eu une discussion animée sur la question du **rapprochement et de l'harmonisation des régimes de responsabilité civile** et plus particulièrement sur les nouvelles **Règles de Rotterdam**, en d'autres termes sur la nouvelle Convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, élaborée par la CNUDCI et adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 11 décembre 2008 (v. Bulletin 3/2008, p. 34 et Bulletin 1/2008, p. 9). Cette nouvelle Convention sera ouverte à signature à Rotterdam, le 23 septembre 2009. Elle entrera en vigueur lorsque 20 pays au moins l'auront ratifié ou y auront adhéré.

Le WP.24 a estimé que cette nouvelle Convention ne répondait pas aux exigences spécifiques du transport intermodal terrestre en Europe. Il a, par conséquent, décidé d'examiner une nouvelle fois cette question lors de sa session d'octobre 2009, dans le but d'identifier le possible impact et la valeur ajoutée de cette Convention pour le transport intermodal en Europe, et ceci en étroite coopération avec la Commission européenne (DG TREN).

Groupe multidisciplinaire d'experts sur la sûreté des transports intérieurs

5^{ème} session

Genève, 15/16 janvier 2009

Lors de la session mentionnée du Groupe de travail, l'OTIF était représentée par le Secrétaire général adjoint. Le premier jour de la Conférence, les points suivants de l'ordre du jour ont été traités (« Prévention : recherche et innovation » ainsi que « Capacité de charge : protection des infrastructures critiques et planification en vue d'assurer la continuité du service ») dans le cadre d'un séminaire au cours duquel une multitude de projets et d'activités ont été présentés, dont :

- INSECTT : Intermodal Security for Combined Transport Terminals (UIRR), recommandations

relatives aux objectifs de sûreté Analyses des risques, plans de sûreté et formation dans le domaine du TC Rail-Route) ;

- COUNTERACT : Cluster of User Networks in Transport and Energy relating to Anti-Terrorist ACTivities (UITP, UIRR entre autres), cadre pour des études ciblées dans le domaine du transport d'énergie, de passagers et de marchandises, par exemple lors du recrutement, documents officiels à utiliser, zones de sûreté en agglomération pour les marchandises représentant un risque potentiel élevé, indices de l'attractivité pour les terroristes de certains sites, échange d'informations entre les LEA (Law Enforcement Authorities¹) et l'industrie des transports ;
- GISE : Globally Integrated Security Environment (University of New Hampshire, USA), Etudes diverses, notamment pour sécuriser la Route de la soie ;
- BMSC : Border Management Staff College (OSCE), centre de formation des cadres présents et futurs des autorités s'occupant de la sécurisation des frontières ;
- ESRIF : European Security Research and Innovation Forum (Commission européenne, DG ENTR), agit sous couvert du 7^{ème} programme-cadre de recherche de la CE (FP7), de nombreux projets, notamment dans le domaine de la sécurisation des transports intérieurs ;
- TAPA : Transported Asset Protection Association, organisation humanitaire internationale de l'industrie, spécialisée dans les objets de valeur ;
- EOS : European Organisation for Security, organisation européenne des fournisseurs et utilisateurs privés de produits et de solutions dans le domaine de la sûreté ;
- CBRA : Cross-border Research Association (Université de Lausanne), collaboration à plusieurs études, notamment dans le domaine de la sécurisation de la chaîne logistique ;
- CSP : Customs Security Programme (DG TAXUD de la Commission européenne), mise en

¹ Autorités chargées de l'application des lois.

œuvre des programmes de l'OMD dans le domaine de la sûreté, notamment aussi dans des instruments juridiques contraignants, exemple récent la directive 2008/114/CE du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection (JO n° L345 du 23.12.2008, p. 75).

Par la suite, le Groupe de travail a examiné les informations communiquées en retour par les différents services de la CEE/ONU concernant leurs activités et leurs points de vue en matière de sûreté, la contribution du SC.1 (circulation routière) faisant encore défaut. Dans ce contexte, il a été mentionné que l'unité correspondante pour le trafic ferroviaire (SC.2) a mis en œuvre sa propre Task Force pour traiter le sujet de la sûreté, Task Force à laquelle participera également l'OTIF ; il a été également mentionné qu'au sein du WP.24 (TC) des réflexions sont menées à propos d'un formulaire consacré au thème de la « sûreté dans les espaces de transbordement ».

Après concertation avec les participants à la session, le rapport final du Groupe de travail sera soumis au Comité des transports intérieurs conjointement à la proposition de convoquer à nouveau le Groupe de travail dans un an environ afin de vérifier les progrès réalisés dans l'intervalle.
(Traduction)

Autres activités

JERID

Conférence internationale sur le fret ferroviaire eurasiatique

Prague, 4/5 mars 2009

Le Secrétaire général adjoint a participé, au nom de l'OTIF, à la Conférence organisée par la JERID, entreprise spécialisée dans le conseil en logistique, les systèmes d'information et autres services pour le fret ferroviaire national et international, en coopération avec l'UIC, l'OSJD et l'IBS.

Dans sa présentation, il a notamment souligné l'importance de certaines extensions du champ d'application territorial de la COTIF et de ses Appendices pour le trafic ferroviaire eurasiatique. Une action progressive (comme pour l'Ukraine par exemple dont certaines

lignes sont concernées ou pour la Russie, qui devrait prochainement adhérer) paraît en l'occurrence adaptée si l'on veut éviter les écueils liés à l'abandon général, à court terme, du régime juridique jusque-là appliqué, et faciliter la transition. L'exemple de la Russie qui soumet ensemble une ligne maritime et, dans son prolongement, une ligne ferroviaire aux CIM/CIV pourrait être également appliqué dans l'avenir aux pays riverains de la Mer Caspienne par exemple. De même, des terminaux frontaliers importants tels que Brest, en Biélorussie, et les lignes qui les prolongent pourraient être soumis aux CIM. Une compatibilité totale avec le droit communautaire est garantie pour les transports à partir de pays tiers et à destination de la CE, qui sont couverts par la COTIF, du fait des mesures prévues (adaptations des textes, interprétation authentique). L'adhésion d'Etats membres qui ne sont pas membres de la CE à l'OTIF contribue à défendre leurs intérêts, notamment au travers de la participation au processus de création de nouvelles STI, de l'octroi de droits de codécision au sein des organes de l'OTIF, de sessions particulières réservées aux Etats membres qui ne sont pas membres de la CE et de la coopération avec d'autres organisations internationales.

Nous n'avons pu reproduire ci-après qu'une sélection des très nombreuses informations tirées des contributions de ce programme extrêmement dense constitué de 38 présentations et de 35 intervenants :

- La Chine entend combattre la crise financière, entre autres grâce à un programme d'investissement qui aura pour but la construction, dans les années 2009 et 2010, d'une infrastructure ferroviaire supplémentaire de plus de 10 000 km respectivement. Ce projet profitera toutefois principalement au trafic intérieur de passagers ainsi que, dans le domaine du fret, aux transports de charbon et d'autres richesses minières faisant l'objet de programmes de mise en exploitation. Ceci ne remettra pas pour autant en cause les extensions déjà pré-planifiées telles que par exemple l'aménagement à deux voies de la ligne Urumchi-Dostyk.
- Un consortium de transporteurs chinois, mongols, russes, polonais, tchèques et allemands tente, en concurrence avec les routes à partir de la Chine via le Transsibérien (frontière de Manzhouli/Zabaikalsk, où se trouve un nouveau terminal de conteneurs) et le Kazakhstan (frontière d'Alashankou/Dostyk), d'intensifier la liaison via la Mongolie (frontière d'Erenhot-Erlian/Dzaminuud). C'est ce même but que poursuit

l'International Freight Forwarding Center des chemins de fer mongols.

- La liaison Corée du Nord-Transsibérien progresse avec la construction prévue de la ligne Najin (KP)-Chasan (RU).
- L'intensification de la liaison via le Kazakhstan profite du fait qu'une usine de production de locomotives (produisant annuellement 600 machines) se trouve à Astana. Les liaisons ferroviaires en direction de l'Europe au départ de l'Ouzbékistan, du Kirghizistan et du Tadjikistan passent également par le Kazakhstan.
- L'attractivité et l'intensification des liaisons via la Mer Caspienne au moyen de ferries ferroviaires, par exemple d'Aktau (KZ) et de Tukmenbashi (TM) respectivement à destination de Bakou (AZ), sont entravées par les tarifs élevés des transports par ferries.
- Alors qu'on lui reprochait la très forte hausse des coûts sur les liaisons ferroviaires via la Russie, induite par l'augmentation des taux de fret pour compenser les dévaluations du rouble et par celle des coûts annexes (par exemple pour les mesures de sûreté), le représentant du Conseil de coordination pour les transports transsibériens (CCTT) a répondu en rappelant les améliorations des prestations offertes (par exemple wagons plats spéciaux de 80' de long pouvant recevoir deux conteneurs de 40') et en rappelant le fait que les tarifs pour le transit en wagons privés et le transit de conteneurs en trains complets de conteneurs n'avaient pas augmenté en 2009 par rapport à 2008. La seule augmentation, de l'ordre de 20%, avait affecté les wagons qui sont la propriété de la société des chemins de fer de Russie (RJD).
- Une augmentation du produit annuel pourrait être obtenue sur l'ensemble du réseau eurasiatique si, parallèlement aux trains de luxe pour gros clients individuels, par exemple de la branche électronique, on proposait aussi de façon croissante des trains « publics », qui seraient mis à la disposition de clients multiples de moindre envergure.
- La part du rail dans le volume de fret global Asie-Europe s'élève à 1%. Une hausse à 5% paraît réaliste, dès lors que les conséquences de la crise financière auront été surmontées ; cela est d'autant plus vrai que le volume global des échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe

est maintenant supérieur au volume des échanges entre l'Asie et l'Amérique du Nord. La demande de transports dans le sens Asie-Europe est cependant sept fois plus élevée, à l'heure actuelle, que la demande dans le sens Europe-Asie. Etant donné qu'actuellement, les ports asiatiques ne sont plus surchargés et que les taux de fret maritime ont connu une baisse drastique (le rapport taux de fret maritime et taux de fret ferroviaire est d'environ 1:5), le marché risque de s'effondrer pour de nombreux transports ferroviaires sur ces relations. D'autres atouts des liaisons ferroviaires tels que la durée de transport réduite à peu près de moitié, le contournement de zones climatiques aux températures variables et extrêmes et la charge utile potentielle supérieure pour les conteneurs ne pèsent, dans ces conditions, plus suffisamment dans la balance.

- Les relations ferroviaires Asie-Europe ne devraient cependant pas mobiliser toute notre attention ; en effet, un potentiel accru se dessine dans le domaine des transports asiatiques intérieurs et notamment sur la relation Chine-Russie, lequel peut être également exploité par les entreprises européennes.
- Du point de vue de l'industrie des transports, la coexistence des deux régimes juridiques CIM/SMGS constitue certes également un obstacle au développement du trafic ferroviaire eurasiatique ; toutefois, d'autres facteurs (écartements de rail différents, procédures douanières lourdes, wagons antiques, absence de coordination entre les transporteurs en matière de politique tarifaire) sont dans un premier temps des obstacles autrement plus importants.
- Les perspectives de prolongation des voies à écartement de rail large en direction de l'ouest (d'Ukraine à Vienne via la Slovaquie) ont été appréciées de diverses manières. Tandis que les représentants des chemins de fer tchèques et slovaques attiraient l'attention sur le fait que des études de faisabilité n'avaient pas encore été réalisées et esquissaient, de préférence, des plans d'extension de gares frontalières telles que Čierna nad Tisou et Mat'ovce, le représentant de la CCTT en particulier est parti du principe que la réalisation du projet avait l'aval des politiques.
- Concernant le Belterminal, centre de transbordement situé près de la frontière polono-biélorusse, à proximité de Brest, propriété à 90% depuis fin 2008 de l'OKD Doprava, deuxième plus grand

transporteur ferroviaire tchèque, il existe de vastes projets d'extension qui peuvent entraîner une amélioration et un développement sensibles du fret ferroviaire sur les liaisons concernées dans le sens Est-Ouest.

- D'autres mesures susceptibles d'améliorer les systèmes ferroviaires techniques régionaux et nationaux au sein et en dehors de la CE en termes de performances, de sécurité et d'exploitation optimale des ressources ont été présentées ; il s'agit de solutions IT telles que par exemple la banque de données de recherche INTEGRAIL. Celle-ci devrait permettre, par une interconnexion des systèmes d'information et la mise à disposition mutuelle des données, de clarifier par exemple la question de savoir si certaines locomotives d'une EF sont compatibles avec une infrastructure ferroviaire donnée.

(Traduction)

**Commission économique
des Nations unies pour l'Europe (CEE/ONU),
Forum international des transports,
Banque mondiale**

Séminaire sur les stratégies d'élimination des
obstacles au franchissement des frontières

Paris, 5/6 mars 2009

La Banque mondiale, la Commission économique des Nations unies pour l'Europe et le Forum international des transports, organisation ayant succédé à la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), ont organisé, aux dates ci-dessus mentionnées, un séminaire sur des questions touchant à la facilitation du franchissement des frontières dans le domaine des transports. Cet événement était conçu et organisé comme préparation à la deuxième session annuelle du Forum international des transports, qui s'est tenue du 26 au 29 mai 2009 à Leipzig.

Une centaine d'experts de gouvernements, d'organisations internationales et d'entreprises ont pris part à ce séminaire au cours duquel plus de 30 présentations ont été proposées.

Le Secrétaire général a notamment pris part à ce séminaire dans la perspective du lancement en 2010 des travaux de la Commission de la facilitation ferroviaire, instaurée par la COTIF 1999, et de l'importance très nette que ce thème va prendre dans l'avenir au sein de l'OTIF du fait de la création de cette commission. Face

à la crise financière et économique mondiale, les efforts doivent justement porter, dans le secteur ferroviaire aussi, sur la priorisation de mesures visant à faciliter le commerce et par là même les transports et qui, tout en n'exigeant que des moyens administratifs simples et des moyens financiers réduits, apporteront croissance et réussite maximales au commerce et aux transports. Remarquablement organisé par le Forum international des transports, ce séminaire, qui s'est notamment distingué par l'expertise technique très poussée des participants, mais aussi par leur réalisme affiché et leur façon d'aborder très ouvertement les problèmes, a mis en évidence, de façon inattendue, la fonction centrale que la facilitation du franchissement des frontières doit assumer pour le bien de tous les modes de transport. Des études menées par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) montrent qu'1 dollar investi dans de telles mesures entraîne directement ou indirectement une augmentation du volume des échanges commerciaux de 1'500 dollars. Le domaine des contrôles administratifs aux frontières illustre bien le fait que des améliorations sensibles peuvent être obtenues, avec un soutien financier extrêmement faible, voire même en l'absence de tout soutien de cette nature. Il serait par exemple possible de remplacer la « concurrence » mutuelle que se livrent les différentes autorités travaillant aux frontières pour engranger, au profit de leur pays respectif, des « succès douaniers » et des recettes aussi élevées que possible, par une interaction concertée visant à l'adoption d'un comportement orienté sur le client.

Il est également évident que la tendance à multiplier les contrôles individuels en de nombreux points des frontières du continent eurasiatique doit être remplacée par un système dans lequel, les transports, dont découle le risque le plus faible en termes de violation des dispositions relatives au franchissement des frontières, feront l'objet, sur la base d'évaluations des risques réalistes, d'un traitement différencié et aussi favorable que possible.

On notera tout particulièrement que les participants issus de différentes branches du secteur des transports ont abordé le problème de la « corruption aux frontières » non seulement avec une totale franchise, mais aussi en soulignant la nécessité d'appliquer en priorité à ce domaine des mesures d'amélioration.

Dans le document final du séminaire¹ figurent non seulement les résultats fort intéressants de cet évé-

¹ <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/index.html>

ment, dont la lecture est conseillée à chaque lecteur du Bulletin, mais aussi, ce qui est particulièrement positif, un encadré qui traite de questions ayant plus particulièrement trait au transport ferroviaire, et notamment à la facilitation du franchissement des frontières.

(Traduction)

Jurisprudence

Bundesgerichtshof (Allemagne)

Arrêt du 14 février 2008¹

La notion de contrat de transport dans le sens de l'article 1^{er} CMR est autonome et se distingue des notions de droit national. L'expédition à prix fixe ressort de l'application de la CMR sans que la loi nationale ne soit tenue de la préciser.

Cf. Article 1^{er} CMR²

(Tiré de : European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht No. 6/2008, p. 747 ; cet arrêt de principe est reproduit également sur le site Internet www.bundesgerichtshof.de)

(Traduction)

danser en rond (suite du feuilleton) est intervenu sur la question du quorum et des règles de vote (v. Bulletin 3/2008, p. 32). Il a rappelé qu'au Sous-comité d'experts de l'ONU les règles de votes sont très flexibles. C'est ainsi qu'une proposition d'un grand pays influent et riche avait été rejetée à une faible majorité le matin, et que l'après-midi son représentant avait demandé que l'on revote sur cette proposition, étant donné que pendant la pause de déjeuner il avait pu convaincre quelques délégués sur le bien fondé de sa proposition. Notre empêcheur avait regretté de n'avoir pas été invité à participer, comme ces autres délégués, à cette réunion convaincante, mais plutôt lors d'un bon repas à l'excellent restaurant du 7^{ème} étage du Palais des Nations. Il a toutefois précisé que rien que pour déjà entrer en matière il aurait fallu au moins une bouteille de grand cru classé.

Il a également regretté que les grands pays n'aient d'une manière générale jamais tenté de mettre sa résistance à dure épreuve, car il aime faire bonne chère et c'est bien connu que la chair est faible et qu'ainsi il ne pourrait pas garantir qu'à un moment donné sa résistance ne s'affaiblisse pas, surtout si après le bon repas un grand Armagnac des années 40 lui était de surcroît servi. Votre chroniqueur craint que ce grand animateur et humoriste de réunions ne connaisse ainsi jamais les limites de sa résistance à la tentation...

Last but not least

Echos de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Lors de la discussion sur le Règlement intérieur que la Réunion commune s'est donné, notre empêcheur de

¹ 1ZR 183/05; instances précédentes: Landgericht Köln, Oberlandesgericht Köln

² Le même principe, à savoir que le « Fixkostenspediteur » (« Spediteur » à frais fixes) est assimilé au transporteur et relève, par conséquent, du droit de transport, vaudrait dans le champ d'application des RU CIM. Voir également la jurisprudence (Autriche) publiée dans le Bulletin 1/2003 (p. 10-13). L'arrêt de la Cour fédérale allemande (Bundesgerichtshof) mentionne la jurisprudence rendue dans d'autres Etats parties à la CMR sur la notion « contrat de transport » au sens de l'article 1^{er}, par. 1 CMR. La pratique juridique en Angleterre et en Belgique considère le « Spediteur », qui agit pour son propre compte sans devoir rendre compte à personne, comme un « transporteur » („carrier“), alors qu'en France, on est d'avis que le « commissionnaire de transport » n'est, en aucun cas, soumis à la CMR. Aux Pays-Bas les avis sont partagés.