



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

**Bulletin**  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

## Sommaire

### Communications officielles du Secrétariat de l'OTIF

#### Adhésion à la COTIF

Fédération de Russie, p. 55  
Monténégro, p. 55

#### Liste des lignes 1999

Liste des lignes maritimes et de navigation  
intérieure CIV, p. 56

Liste des lignes maritimes et de navigation  
intérieure CIM, p. 56

Liste des lignes ferroviaires CIM, p. 56

### Travaux des organes généraux de l'OTIF

#### Comité administratif

112<sup>ème</sup> session – Berne, 25/26.11.2009 – p. 56

### Questions juridiques concernant la COTIF

Publications et liens intéressants, p. 57

### Transport des marchandises dangereuses

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

87<sup>ème</sup> session – Genève, 2-6.11.2009 – p. 57

#### Commission d'experts du RID

47<sup>ème</sup> session – Sofia, 16-20.11.2009 – p. 59

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

36<sup>ème</sup> session – Genève, 30.11- 9.12.2009 – p. 60

### Autres questions juridiques

#### Protocole ferroviaire

#### Commission préparatoire

3<sup>ème</sup> session – Berne, 1<sup>er</sup>/2.10.2009 – p. 63

### Coopération avec les organisations et associations internationales

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

Groupe de travail des transports par chemin de fer – 63<sup>ème</sup> session  
– Genève, 18-20.11.2009 – p. 64

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique –  
52<sup>ème</sup> session – Genève, 12/13.10.2009 – p. 65

#### Organisation de coopération économique (ECO)

Comité de coordination du trafic de transit – 4<sup>ème</sup> session –  
Astana, 6.11.2009 – p. 65

#### Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

Atelier sur la sécurité de la chaîne logistique pour la région de la  
Méditerranée : vers une approche intégrée – Malte, 16/17.12.2009  
– p. 66

### Jurisprudence

Cour d'Appel de Rouen – Arrêt du 17.6.2008 – Responsabilité en  
cas de mort et de blessures de voyageurs – faute du voyageur  
(droit national) – p. 67

### Bibliographie

**Kunz, Wolfgang (Editeur)**, Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire) :  
recueil systématique avec explications des prescriptions  
allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de  
feuillets mobiles,  
24<sup>ème</sup> livraison complémentaire (août 2009) et 25<sup>ème</sup> livraison  
complémentaire (octobre 2009), p. 68

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](http://www.otif.org)  
E-mail : [info@otif.org](mailto:info@otif.org)

## 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 à la COTIF

##### Fédération de Russie

Le 21 août 2009, le Gouvernement de la Fédération de Russie avait adressé une demande d'adhésion à la COTIF. En sa qualité de Dépositaire de la Convention, le Secrétaire général avait informé les Etats membres de l'OTIF de cette demande d'adhésion (v. Bulletin 3/2009, p. 33). Le délai au cours duquel les Etats membres pouvaient formuler des oppositions conformément à l'article 37, § 3 de la COTIF a expiré le 27 novembre 2009 sans qu'une opposition ait été formulée.

Cette demande d'adhésion, qui contient des réserves conformément à l'article 28, § 3 (Arbitrage) et à l'article 42, § 1, 1<sup>ère</sup> phrase de la COTIF concernant les Appendices A, C, D, E, F et G ainsi qu'une réserve concernant le champ d'application conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 des CIM, est par conséquent admise de plein droit.

L'adhésion prendra effet, conformément à l'article 37, § 3 de la COTIF, le 1<sup>er</sup> février 2010. Ce jour-là, la COTIF et les Règles uniformes CIM entreront en vigueur pour la Fédération de Russie. La Fédération de Russie deviendra le 44<sup>ème</sup> Etat membre de l'OTIF.

Le site de l'OTIF contient un aperçu de l'état des signatures, ratifications, acceptations et approbations du Protocole de Vilnius avec son annexe, la COTIF 1999, et des adhésions au dit Protocole ou à la COTIF<sup>1</sup>, y compris les réserves formulées et déclarations faites par les Etats membres ainsi que les textes des réserves et déclarations<sup>2</sup>.

##### Monténégro

Le 21 décembre 2009, le Gouvernement du Monténégro a fait une demande d'adhésion à la COTIF. Le Secrétaire général en sa qualité de dépositaire de la Convention a communiqué cette demande d'adhésion aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF par lettre circulaire datée du 20 janvier 2010.

La demande d'adhésion sera admise de plein droit trois mois après cette communication, autrement dit le 20 avril 2010, sauf opposition formulée par cinq Etats membres de l'OTIF. L'adhésion prendra ensuite effet le premier jour du troisième mois suivant la communi-

1 [http://www.otif.org/html/f/pub\\_cotif\\_03\\_06\\_1999.php](http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php) - OTIF - Publications - Convention - COTIF (3.6.1999) - Dépositaire (Secrétaire général) (art. 36 COTIF) - Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur

2 [http://www.otif.org/html/f/pub\\_cotif\\_03\\_06\\_1999.php](http://www.otif.org/html/f/pub_cotif_03_06_1999.php) - OTIF - Publications - Convention - COTIF (3.6.1999) - Déclarations et réserves

cation par le Secrétaire général aux Etats membres que la demande d'adhésion a été admise de plein droit.

### Listes des lignes 1999

#### Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV

(Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006)

#### Lettre circulaire du Secrétaire général n° 10 du 1<sup>er</sup> décembre 2009

*Chapitre « Allemagne »*

Modification concernant les lignes de navigation suivantes :

*Dagebüll – Amrum*, Wyker Dampfschiffahrts-Reederei Föhr-Amrum GmbH (DE-25938 Nordseebad Wyk auf Föhr) et

*Hambourg – Helgoland (27.03-24.10)*, FRS Helgoline GmbH & Co. KG (Postfach 26 26, DE-24916 Flensburg)

En raison de ces modifications, le chapitre est réédité.

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

#### Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM

(Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006)

#### Lettre circulaire du Secrétaire général n° 6 du 30 novembre 2009

*Chapitres « Russie » et « Allemagne »*

A l'occasion de son adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), la Russie a fait inscrire, avec l'accord de l'Allemagne, les liaisons de ferries suivantes :

1. Oust-Louga – Sassnitz
2. Baltiisk – Sassnitz

Ces deux lignes seront exploitées par la Baltic Shipping Co Ltd., Birzevoy per. 6/A, RU-199004 Saint-

Pétersbourg, et soumises au régime particulier de l'article 38 des CIM.

Par suite de cette inscription et de l'inscription de la ligne de ferries Sassnitz/Mukran – Baltiisk<sup>3</sup>, exploitée par la DFDS A/S (Sundkrogsgade, DK-2199 Copenhague), qui a été effectuée par l'Allemagne avec l'accord de la Russie, le chapitre Allemagne, adapté en conséquence, sera réédité en même temps que le nouveau chapitre Russie.

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

#### Liste des lignes ferroviaires CIM

(Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006)

#### Lettre circulaire du Secrétaire général n° 5 du 30 novembre 2009

*Chapitre « Russie »*

Etant donné que la Russie adhère à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) en formulant une réserve concernant le champ d'application conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 des CIM, un nouveau chapitre « Russie » est inclus dans la liste des lignes ferroviaires CIM conformément à l'article 24, § 2 de la COTIF. La COTIF et par conséquent les Règles uniformes CIM entreront en vigueur pour la Russie le 1<sup>er</sup> février 2009.

Voir COTIF 1999, article 24, § 2.

## Travaux des organes généraux de l'OTIF

### Comité administratif

112<sup>ème</sup> session

*Berne, 25/26 novembre 2009*

Le Comité administratif, dans la nouvelle composition décidée par la 9<sup>ème</sup> Assemblée générale pour la période fixée du 1<sup>er</sup> octobre 2009 au 30 septembre 2012 (v. Bulletin 3/2009, p. 36), s'est réuni à Berne, les 25 et

<sup>3</sup> Jusque-là, cette ligne de ferries n'était inscrite dans le chapitre « Allemagne » qu'à des fins d'application de l'article 1<sup>er</sup>, § 2 des CIM.

26 novembre 2009, sous la Présidence de M. Petr Stejskal (République tchèque).

Le Comité administratif a approuvé le programme de travail 2010/2011 ainsi que le budget pour l'année 2010 et le budget prévisionnel pour l'année 2011.

Le Comité a, par ailleurs, décidé de maintenir le statu quo en ce qui concerne la procédure de désignation des délégués du Comité. Par voie de conséquence, il a renoncé à modifier son Règlement intérieur à ce sujet.

La 113<sup>ème</sup> session du Comité administratif se tiendra, les 2 et 3 juin 2010, à Berne.

## Questions juridiques concernant la COTIF

### Publications et liens intéressants

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3288/2009, p. 572/573 – Faute inexcusable. Ainsi soit-elle ! (M. Tilche)

*Idem*, n° 3294/2009, p. 669/670 – Force majeure. Au pays de la grève (B. Colette)

*Idem*, n° 3295/2009, p. 688/689 – Prescription. Incidence de la fraude (M. Tilche)

*Idem*, n° 3296/2009, p. 700/701 – Transport aérien des voyageurs. La barre des trois heures (B. Colette)

*Idem*, n° 3298/2009, p. 731/732 – Transport/ Commission. Requiem pour une faute lourde... ; p. 734/735 – Emballage. Responsabilité du chargeur (M. Tilche)

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 7/2009, 8/2009

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 146/2009, Beilage Container, S. 14 – Rotterdam Rules. Kein Schreckgespenst. Risikomanagement gewinnt an Bedeutung (E. Boecker)

*Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports*, Rouen, N° 59/2009, p. 2-7 – Les perspectives d'amélioration de régime juridique de l'intermodalité (I. Bon-Garcin)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 10/2009, S. 389-393 – Multimodaltransport, bekannter Schadensort und § 452d Abs. 3 HGB (P. Bydlinski)

*Idem*, Nr. 11-12/2009, S. 451-461 – Der Unterfrachtführer als Schuldner und Gläubiger (I. Koller)

## Transport des marchandises dangereuses

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

87<sup>ème</sup> session

Genève, 2-6 novembre 2009

Le WP.15 a tenu sa 87<sup>ème</sup> session du 2 au 6 novembre 2009 à Genève. Vingt-deux Etats, la Commission européenne ainsi que sept organisations non gouvernementales étaient représentés.

### Interprétation de l'ADR

Dans un document informel, la Pologne avait fait remarquer que les dispositions du 8.1.4 de l'ADR concernant les moyens d'extinction d'incendie à emporter dans les unités de transport faisaient l'objet d'interprétations divergentes dans les différents Etats membres. Différents Etats membres n'appliquaient pas la disposition du 8.1.4.1 c) de l'ADR qui veut que la capacité de l'extincteur prévu pour lutter contre un incendie du moteur ou de la cabine soit déductible de la capacité minimale totale des extincteurs supplémentaires fixée en fonction de la masse maximale admissible de l'unité de transport.

Le WP.15 a confirmé que la capacité minimale totale fixée au 8.1.4.1 b) vaut indépendamment du nombre d'extincteurs et englobe aussi dans tous les cas la capacité de l'extincteur prévu pour lutter contre un incendie du moteur ou de la cabine. Il a été cependant admis que la rédaction du 8.1.4.1 pourrait être améliorée à l'avenir de façon à exclure toute interprétation divergente.

### Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Le WP.15 a adopté les modifications décidées par la Réunion commune en mars et septembre 2009, et a notamment vérifié les codes de restriction en tunnel proposés, pour les Nos ONU nouvellement inclus et les Nos ONU dont la classification a été modifiée, par le

groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 16<sup>ème</sup> édition du Règlement type de l'ONU.

Il a par ailleurs procédé à différentes corrections sur les textes et formulé des mesures transitoires qu'il jugeait nécessaires en relation avec l'incorporation de nouvelles dispositions. Ces modifications additionnelles ont été également adoptées a posteriori par la Commission d'experts du RID.

Différents points n'ont cependant pas pu être résolus par le WP.15 et ont été dévolus à la Réunion commune qui les traitera lors de sa session de printemps 2010. Ces quelques questions en suspens seront entérinées par le WP.15 et la Commission d'experts du RID en mai 2010 afin de pouvoir être encore incluses dans les éditions 2011 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

### **Certificat de formation pour les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses**

Dès la 86<sup>ème</sup> session du WP.15 (Genève, 5-8 mai 2009), différentes modifications avaient été décidées dans les dispositions du chapitre 8.2 de l'ADR relatives à la formation de l'équipage des véhicules. En l'occurrence, la question de la durée de validité du certificat de formation dans les différents cas possibles était notamment restée en suspens et devait être résolue dans le cadre d'un groupe de travail correspondant dirigé par la représentante de l'Irlande (v. Bulletin 2/2009, p. 18).

Le WP.15 a adopté le principe selon lequel une extension de la sphère de validité du certificat de formation par le biais de la participation à des cours de spécialisation et de la réussite à des examens correspondants n'entraîne pas une modification de la durée de validité du certificat de formation existant jusque-là. Le nouveau certificat à établir, qui confirme la réussite à l'examen passé dans le cadre d'un cours de spécialisation, doit donc porter la même date d'expiration que le certificat initial délivré pour la formation de base.

Le WP.15 est également convenu d'adapter la durée de la formation de recyclage et, en cas de cours individuels, de prescrire la moitié de la durée requise pour les formations initiales correspondantes du cours de base ou du cours de spécialisation. Par ailleurs, la possibilité pour le conducteur de véhicule de suivre, en lieu et place d'un cours de recyclage suivi d'un examen correspondant, un cours de base suivi d'un examen correspondant, a été incluse.

Pour finir, une mesure transitoire autorisant l'utilisation jusqu'au 31 décembre 2012 du modèle de certificat de formation existant jusque-là, a été également incluse à la demande du Royaume-Uni. De plus, ces certificats pourront être utilisés jusqu'à l'expiration de leur durée de validité quinquennale.

Le traitement d'autres modifications apportées au chapitre 8.2, proposées par la représentante de la Suède dans un document informel, a été remis à la prochaine session.

### **Consignes écrites**

Le représentant du Comité européen de l'industrie chimique (CEFIC) avait récapitulé dans un document différentes propositions de modification du modèle des consignes écrites, qui visaient en premier lieu à la présentation complète des dangers constitués par les différentes classes et à l'inclusion des marques relatives aux matières dangereuses pour l'environnement et aux matières transportées à chaud.

Ces propositions ont été adoptées avec quelques adaptations. Plusieurs délégations ont cependant déploré le fait que les consignes écrites aient subi de nouvelles modifications quelques mois seulement après leur entrée en vigueur, et souligné qu'une modification régulière n'était pas souhaitable.

### **Restrictions en tunnel**

Plusieurs associations européennes ont fait remarquer dans un document informel que la mesure transitoire relative à l'application de dispositions nationales pour les restrictions en tunnel expirait le 31 décembre 2009. Le 1.9.5.3.7 ADR impose aux parties contractantes à l'ADR de communiquer au Secrétariat de la CEE-ONU les restrictions en tunnel selon 1.9.5 afin que celles-ci puissent être publiées sur le site Web de la CEE-ONU. A dire vrai, seules quelques rares restrictions auraient été publiées à ce jour sous [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.htm](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm).

Il a été rappelé aux Etats membres qu'ils devaient communiquer au plus vite au Secrétariat ces informations extrêmement importantes pour le transport des marchandises dangereuses par route afin qu'elles puissent être publiées avant le 31 décembre 2009 sur le site Web de la CEE-ONU.

## Prochaine session

Le WP.15 se réunira pour sa 88<sup>ème</sup> session du 3 au 7 mai 2010 à Genève.

(Traduction)

## Commission d'experts du RID

47<sup>ème</sup> session

*Sofia, 16-20 novembre 2009*

La Commission d'experts du RID a tenu sa 47<sup>ème</sup> session du 16 au 20 novembre 2009 à Sofia sous la présidence de Monsieur Helmut Rein (Allemagne). Sur les quarante-trois Etats membres de l'OTIF, dix-sept étaient représentés.

Les thèmes principaux de cette session ont été comme pour la 86<sup>ème</sup> session du WP.15, qui s'était tenue deux semaines auparavant à Genève, l'harmonisation avec la 16<sup>ème</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses ainsi que le vote des autres modifications adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN dans les années 2008 et 2009.

### Mesures transitoires

La Commission d'experts du RID a décidé de mettre en vigueur les modifications au 1<sup>er</sup> janvier 2011 avec un délai transitoire général de six mois.

En relation avec la suppression de mesures transitoires obsolètes, la Commission d'experts du RID a de nouveau constaté que plusieurs mesures transitoires ne montrent pas clairement quelles sont les prescriptions de construction auxquelles on peut déroger. Cette imprécision fait que ces citernes ne doivent même pas être conformes aux prescriptions de marquage introduites ultérieurement, tandis que pour le reste des citernes, un marquage a posteriori dans le cadre de la prochaine épreuve est prescrit. La Commission d'experts du RID a donc prié le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune de s'occuper de cette question.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID a par ailleurs été chargé de vérifier si les mesures transitoires prévues aux 1.6.3.1, 1.6.3.3 et 1.6.3.4, qui s'appliquent aux wagons-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1978 ou avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988, restent nécessaires.

## Marquages en trafic ferroutage

Une demande de simplification du marquage en trafic ferroutage, préparée par un groupe de travail informel, avait été présentée à la dernière session de la Commission d'experts du RID. La Commission d'experts du RID avait en l'occurrence déjà pris la décision de principe de renoncer par principe à apposer des panneaux oranges et des plaques-étiquettes sur les véhicules porteurs en trafic ferroutage, lorsque les unités de transport transportées ou les remorques sont munies, conformément aux dispositions de l'ADR, de panneaux oranges et de plaques-étiquettes, et ce également dans les cas où l'ADR ne prévoit qu'un marquage de la partie avant et arrière de l'unité de transport (voir Bulletin 4/2008, p. 42).

Ont été en l'occurrence considérées comme des exceptions les remorques dans lesquelles seuls des colis sont transportés, étant donné que celles-ci, après séparation du tracteur, ne portent qu'un panneau orange à l'arrière et pas de plaques-étiquettes sur les côtés longitudinaux. Dans ce cas, une signalisation orange à l'avant de la remorque a été requise.

Une demande de la Belgique d'exiger cette signalisation orange à l'avant de la remorque, également pour les remorques-citernes ou pour les remorques pour le transport en vrac a été rejetée car, dans ce type de transport, les côtés longitudinaux des remorques sont dans tous les cas pourvus de plaques-étiquettes.

Dans ce contexte, la Commission d'experts du RID a également pris note d'une demande de la Suède pour le WP.15 d'exiger une signalisation orange à l'avant des remorques lorsque celles-ci sont remisées sans tracteur, étant donné que les marquages figurant sur les côtés longitudinaux peuvent être cachés par d'autres remorques remisées à côté.

### Introduction de consignes écrites dans le RID

Déjà lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, la décision de principe avait été prise de prévoir dans le RID des consignes écrites pour le conducteur de train sur la base des réglementations de l'ADR et de l'ADN (v. Bulletin 4/2008, p. 42). L'Allemagne s'était chargée de revoir la demande initiale et de veiller en l'occurrence tout particulièrement à éviter tout conflit avec la Directive 2007/59/CE (Directive relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté) et avec les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-

système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Cette demande révisée a été réexaminée en détail par la Commission d'experts du RID, et on a aussi en l'occurrence veillé à aligner la terminologie dans une très large mesure sur les directives européennes applicables en la matière.

Par ailleurs, les modifications du modèle de consignes écrites de l'ADR, proposées par le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) lors de la dernière session du WP.15 ont été également prises en compte.

En particulier, les pages 2 et 3 du modèle de consignes écrites du RID à quatre pages (caractéristiques de danger des marchandises dangereuses) sont à présent quasiment identiques aux pages correspondantes du modèle de l'ADR, à ceci près que le conducteur de train n'a pas à prendre de mesures pour protéger l'environnement ou les canalisations.

### Détection de déraillement

Lors de la 45<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (Zagreb, 19-23 novembre 2007), la décision avait été prise provisoirement d'inclure dans l'édition 2011 du RID des dispositions relatives au montage de détecteurs de déraillement sur les wagons-citernes transportant certaines matières très dangereuses. On avait opté pour ce compromis parce que la Commission européenne objectait que la Commission d'experts du RID n'était pas seule compétente pour décider des exigences techniques posées aux véhicules. A l'époque, il avait été convenu de mettre à profit cet intervalle de temps pour faire réaliser une étude des conséquences par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et des essais de fonctionnement à basses températures en Suède et en Finlande (voir Bulletin 4/2007, p. 74-77).

Cette étude a été transmise au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de la Commission européenne avec la recommandation de ne pas adopter cette prescription d'équipement. Cela a conduit par la suite à une réunion commune du Comité de réglementation des marchandises dangereuses et du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de la Commission européenne et sur une prise de position de la Communauté consistant à dire que les dispositions relatives aux détecteurs de déraillement ne seront intégrées que dans l'édition 2013 et que, dans l'intervalle, toute une série d'études devront être réalisées. Ces études devront traiter entre autres de mesures prophylactiques visant à empêcher les déraillements, des conséquences des déclenchements intem-

pestifs et des freinages d'urgence dans les tunnels ou sur les ponts et d'une étude de marché concernant des produits conformes aux dispositions prévues. Ces mesures supplémentaires doivent garantir le maintien de la comptabilité entre le RID et les spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire.

La Commission d'experts du RID a confirmé son objectif d'intégrer dans le RID des dispositions relatives à la détection de déraillement, mais a cependant consenti à repousser la mise en vigueur des dispositions. Le groupe de travail Technique des citernes et des véhicules a été chargé de vérifier si la détection de déraillement ne devrait pas être également prescrite pour d'autres matières dangereuses de façon à accroître son utilité pour l'infrastructure ferroviaire (dégâts matériels moindres, fermetures de voies plus courtes, etc.).

### Prochaine session

La 49<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID se réunira les 19 et 20 mai 2010 à Berne afin de décider des dernières modifications pour l'édition du RID 2011. (Traduction)

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

#### 36<sup>ème</sup> session

*Genève, 30 novembre - 9 décembre 2009*

La 36<sup>ème</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU s'est tenue du 30 novembre au 9 décembre 2009 sous la présidence de Monsieur C. Pfauvadel (France) et en présence de 22 Etats et de 30 organisations non gouvernementales. Il s'agissait de la deuxième réunion de la biennale 2009/2010 dont les décisions seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN.

### Quantités exemptées

Le Conseil international des associations chimiques (ICCA) a constaté que pour le transport de marchandises dangereuses emballées en quantités exemptées, le code E 0 était affecté aux chlorosilanes de la classe 4.3, mais que le code E 2 était affecté aux chlorosilanes des classes 3 et 8 et le code E 4 aux chlorosilanes de la classe 6.1. Sur proposition de l'ICCA, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'affecter le code E 0 à l'ensemble des chlorosilanes et d'exclure par là même le



transport en quantités exemptées, comme c'est d'ailleurs déjà le cas pour le transport en quantités limitées.

### **Compatibilité des matériaux pour les gaz contenus dans des récipients à pression**

Le représentant du Royaume-Uni a constaté l'existence d'un conflit potentiel entre les normes ISO 1114-1:1997 et ISO 1114-2:2000, auxquelles il est fait référence dans l'instruction d'emballage P 200, et les dispositions des Recommandations de l'ONU. Alors que les normes mentionnées ne représentent qu'une ligne directrice pour ce qui est de l'emploi de récipients à pression en alliages d'aluminium, la disposition spéciale d'emballage « a » des Recommandations de l'ONU stipule que de tels récipients ne doivent pas être utilisés pour certains gaz.

La proposition soumise par le Royaume-Uni de supprimer, en rapport avec la compatibilité des matériaux, le renvoi aux normes susmentionnées, a été adoptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU. L'affectation de la disposition spéciale d'emballage « a » à d'autres gaz dans les tableaux 2 et 3 de l'instruction d'emballage P 200 a été mise, provisoirement, entre crochets, parce que la norme ISO 1114-1 est en cours de révision et qu'une incompatibilité avec les alliages d'aluminium a été déjà constatée pour d'autres gaz.

### **Instructions relatives aux citernes mobiles**

Sur proposition du représentant des Etats-Unis d'Amérique, les instructions relatives aux citernes mobiles pour matières liquides de la classe 4.3 ont été modifiées dans les cas où elles n'ont pas été affectées conformément aux principes directeurs du Règlement type de l'ONU (Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations). Les représentants de l'industrie ont été invités à vérifier si ces modifications nécessitent des mesures transitoires.

Dans un document informel, le représentant des USA a également attiré l'attention sur le fait qu'il existe, pour différentes matières de la classe 4.3 (Nos ONU 1389, 1392, 1411, 1420, 1421 et 1928), un risque supplémentaire du fait du dégagement, au contact de l'eau, de gaz inflammables qui, sous l'effet de la chaleur de réaction produite, peuvent s'enflammer. Alors qu'en Europe et en Amérique du Nord, leur transport en citernes est autorisé, leur transport en citernes mobiles est pour l'instant exclu. Différents experts ont défendu l'idée que cette interdiction de transport en citernes mobiles devait être maintenue ; d'autres en revanche ont estimé que ces matières pourraient être transportées, en toute sécurité, dans des citernes mobiles T 21. Le re-

présentant des USA soumettra une proposition officielle lors de la prochaine session.

### **Disposition spéciale 274**

Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) avait déployé de gros efforts, au cours de la biennale passée, pour harmoniser, à l'échelle mondiale, l'affectation de la disposition spéciale 274 (indication du nom technique dans le document de transport). Lors d'une ultime vérification, il était apparu que cette harmonisation ne pouvait pas encore être réalisée pour deux Nos ONU seulement. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition d'affecter cette disposition spéciale au No ONU 1707 et de la supprimer pour le No ONU 2571 de façon à se conformer aux critères d'affectation de cette disposition spéciale aux rubriques n.s.a. de la classe 6.1. Cette mesure sera prise en compte dès l'édition 2011 du RID/ADR/ADN.

Le Conseil international des associations chimiques (ICCA) a été prié de formuler ces critères en vue de leur incorporation dans les principes directeurs du Règlement type de l'ONU (Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations).

### **Classification de la nitroglycérine en solution alcoolique**

Il a été constaté que les valeurs de concentration de la nitroglycérine figurant dans les rubriques du No ONU 0144, classe 1 (avec plus de 1 %, mais au maximum 10 % de nitroglycérine) et du No ONU 3064, classe 3 (avec plus de 1 %, mais pas plus de 5 % de nitroglycérine) se recoupent de sorte qu'il n'est pas clair à quelle rubrique il convient d'affecter les solutions de nitroglycérine dans l'alcool avec plus de 1 % et au plus 5 % de nitroglycérine. Pour résoudre le problème, on s'est laissé guider par la disposition spéciale 500 du RID/ADR/ADN, qui est affectée au No ONU 0144 et qui prévoit qu'une affectation en tant que matière de la classe 3 (No ONU 3064) est possible lorsque les dispositions de l'instruction d'emballage P 300 sont respectées. Une disposition spéciale correspondante, renvoyant au No ONU 0144, a été prévue pour le No ONU 3064.

### **Affectation des bicyclettes électriques**

La représentante de l'Allemagne avait déjà soulevé, lors de la dernière session, la question de savoir à quel No ONU les bicyclettes à propulsion électrique devaient être affectées. En principe, plusieurs Nos ONU sont disponibles au choix, à savoir

No ONU 3171 Véhicule ou appareil mû par accumulateurs

No ONU 3091 Piles au lithium métal contenues dans un équipement ou emballées avec un équipement (y compris les piles à alliage de lithium)

No ONU 3481 Piles lithium ionique contenues dans un équipement ou emballées avec un équipement (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère).

Si l'on se fonde sur la disposition spéciale 240, qui est affectée, dans le Règlement type de l'ONU, au No ONU 3171 et qui mentionne expressément des auxiliaires de mobilité mus par accumulateurs, une affectation au No ONU 3171 serait logique, mais elle aurait cependant pour conséquence que ces bicyclettes ne seraient pas soumises aux dispositions du RID/ADR/ADN étant donné que le No ONU 3171 est en principe exempté dans ces règlements. D'autre part, la question se pose de savoir si les Nos ONU 3091 et 3481 ne constituent pas des rubriques plus spécifiques.

Un système spécifique ayant été créé pour les piles au lithium par suite de l'introduction des Nos ONU 3090, 3091, 3480 et 3481, la disposition spéciale 240 devrait, de l'avis de l'Allemagne, être modifiée de façon que seuls les véhicules et appareils mus par accumulateurs à électrolyte liquide ou au sodium soient affectés au No ONU 3171.

Un groupe de travail ad hoc mis sur pied pour en discuter a été d'accord sur le fond avec la proposition de l'Allemagne tout en estimant par ailleurs que la disposition spéciale 240 ne devait être limitée aux accumulateurs à électrolyte liquide et au sodium qu'en ce qui concerne les appareils et qu'il devait ressortir clairement des exemples que seuls les véhicules particuliers mus électriquement sont considérés comme des véhicules. En outre, il y avait lieu de renvoyer, dans la disposition spéciale 240, concernant les appareils mus par accumulateurs au lithium, aux Nos ONU 3091 et 3481. En contrepartie, il y avait lieu d'insérer dans les Nos ONU 3091 et 3481 une disposition spéciale précisant que les véhicules automobiles qui sont mus par accumulateurs au lithium métal ou au lithium ionique, doivent être affectés au No ONU 3171. Par la suite, il y aura lieu aussi de modifier l'instruction d'emballage P 903 afin de permettre le transport sans emballage de gros appareils qui ne peuvent pas être emballés dans des emballages certifiés ONU. Compte tenu de la nécessité de clarifier les termes « Véhicule » et « Gros appareil », les décisions ont été cependant mises pour le moment entre crochets.

## **Renvoi à la norme ISO 10460**

Sur proposition de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), il sera renvoyé au 6.2.2.4 à la norme ISO 10460:2005, la réparation de cordons de soudure décrite au 12.1 de cette norme n'étant toutefois pas autorisée. Cette restriction était devenue nécessaire parce que la référence à cette norme avait été encore refusée lors de la dernière session du Sous-comité d'experts de l'ONU.

## **Marque « matière dangereuse pour l'environnement »**

Pour les matières dangereuses pour l'environnement des Nos ONU 3077 et 3082, qui sont affectées à la classe 9, il y a lieu d'apposer, en plus de l'étiquette de danger de la classe 9, la marque « matière dangereuse pour l'environnement » (poisson et arbre morts). Bien que le symbole relatif aux matières dangereuses pour l'environnement soit toujours qualifié de marque dans les dispositions, il est considéré par les utilisateurs comme une étiquette de danger et également fabriqué, dans la pratique, en tant que telle. Pour exclure l'interprétation erronée selon laquelle la marque relative à ces matières remplace l'étiquette de danger de la classe 9, le représentant de l'Association du transport aérien international (IATA) a proposé d'insérer au 5.2.1.6 (5.2.1.8 du RID/ADR/ADN) une remarque renvoyant aux règles d'étiquetage du 5.2.2 qui doivent être également prises en compte. L'exigence de la Suède, qui va au-delà, d'apposer la marque « matière dangereuse pour l'environnement » directement à côté de l'étiquette de danger de la classe 9 a été jugée par contre trop restrictive.

## **Quantités « de minimis » de marchandises dangereuses**

Lors de la dernière session du Sous-comité d'experts de l'ONU, des discussions ont été menées, à l'initiative du représentant des USA, dans le cadre d'un groupe de travail informel, à propos de l'incorporation de dispositions relatives aux colis contenant des quantités infimes (« de minimis ») de marchandises dangereuses. Ces discussions reposent sur l'idée que des quantités infimes de marchandises dangereuses, emballées dans des emballages d'excellente qualité, représentent, pendant le transport, un risque négligeable. Actuellement, le Règlement type de l'ONU ne prévoit aucune valeur seuil en dessous de laquelle certaines matières répondant aux critères de classification de la partie 2 sont considérées comme non dangereuses pendant le transport. Donc, si on applique de façon stricte les critères de classification, même une petite fraction d'un gramme de matière solide

inflammable doit être considérée comme une marchandise dangereuse. Or dans la pratique, si un incendie devait survenir pendant le transport, l'emballage de la matière lui-même aurait une énergie potentielle bien plus grande que celle d'une aussi petite quantité de matière.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a finalement autorisé l'incorporation d'exemptions pour des quantités infimes de marchandises dangereuses dans les conditions-cadres suivantes :

- les nouvelles dispositions seront intégrées au chapitre 3.5 (marchandises dangereuses emballées en quantités exemptées) ;
- les nouvelles exemptions, qui vont au-delà, peuvent être appliquées aux marchandises dangereuses auxquelles est affecté actuellement le code E 1, E 2, E 4 ou E 5. Est donc exclue toute application à des matières qui sont affectées, dans les classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 et 8, au groupe d'emballage I ;
- la limitation du nombre de colis dans un moyen de transport, comme c'est le cas pour les marchandises dangereuses emballées en quantités exemptées (voir 3.5.5), n'est pas nécessaire car ces colis ne portent ni marquages, ni étiquettes de danger, quels qu'ils soient, qui permettraient un contrôle.

#### **14<sup>ème</sup> session du Sous-comité DSC de l'OMI**

Le Président du Sous-comité DSC de l'OMI a informé le Sous-comité d'experts de l'ONU de diverses décisions prises en rapport avec l'harmonisation avec la 16<sup>ème</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, qui ont des répercussions sur le Règlement type de l'ONU. Les propositions d'amendement de l'OMI ont été adoptées par le Sous-comité d'experts de l'ONU.

#### **Critères d'affectation de groupes d'emballages à des matières corrosives**

Le 2.8.2.5 du Règlement type de l'ONU (2.2.8.1.6 du RID/ADR/ADN) précise les critères d'affectation de groupes d'emballages à des matières corrosives de la classe 8. Sur proposition de l'Espagne, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé, en prenant pour exemple le 2.3.2.6 du Règlement type de l'ONU (2.2.3.1.3 du RID/ADR/ADN), de résumer dans un tableau les critères du 2.8.2.5.

#### **Prochaine session**

La 37<sup>ème</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU se tiendra dans la période du 21 au 30 juin 2010.  
(Traduction)

### **Autres questions juridiques**

#### **Protocole ferroviaire**

#### **Commission préparatoire**

3<sup>ème</sup> session

*Berne, 1<sup>er</sup>/2 octobre 2009*

La Commission préparatoire chargée de la constitution du Registre international du matériel ferroviaire roulant en conformité avec le Protocole de Luxembourg (v. Bulletin 2/2007, p. 20 et s.) s'est réunie pour la troisième fois les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2009 au siège de l'OTIF à Berne sous la présidence commune de la Finlande et des Etats-Unis d'Amérique.

Cette session avait principalement pour but d'informer en détail les membres de la Commission des évolutions survenues depuis la deuxième session, notamment de l'échec des pourparlers en vue de la négociation d'un contrat avec le soumissionnaire retenu dans le cadre de l'appel d'offres, et de définir les actions à venir. Dans la perspective d'un éventuel nouvel appel d'offres pour la constitution et la gestion du Registre, un projet de Request for proposal (RFP), très différent dans son fond et sa forme de la version précédente, avait été élaboré par les Secrétariats. La Commission a accueilli favorablement cette initiative. Elle a par ailleurs décidé qu'une journée d'information à l'attention des soumissionnaires potentiels, préparée par les deux présidents, les Secrétariats et le Rail Working Group (RWG), devrait se tenir au premier trimestre 2010. Le nouvel appel d'offres serait lancé si des soumissionnaires manifestaient suffisamment d'intérêt lors de cette journée. L'adhésion imminente de l'UE au Protocole de Luxembourg pourrait également jouer un rôle. Pour préparer cet événement, il est prévu de rédiger un document informatif sur la Convention du Cap (CTC), le Protocole de Luxembourg et l'appel d'offres.

La Commission a également discuté du peaufinage du règlement du Registre et, dans ce contexte, du problème de l'identification précise du matériel ferroviaire à

enregistrer, lequel n'a toujours pas été clarifié de façon définitive.

L'étape suivante devrait consister à mettre en œuvre un groupe de travail chargé de constituer une autorité de surveillance du Registre et d'élaborer son règlement intérieur. En outre, des questions portant sur la personnalité juridique, les immunités ainsi que les avantages et inconvénients d'une installation du Registre en Suisse ou au Luxembourg restent à clarifier.

Afin de tenir compte des difficultés à réunir le quorum lors des sessions de la Commission du fait de l'augmentation exponentielle des membres de la Commission due aux nombreuses adhésions à la CTC, la Commission a décidé de modifier son règlement intérieur dans le sens d'un quorum fixe et d'introduire, par ailleurs, la possibilité de votes par voie de procédure écrite.  
(Traduction)

## Coopération avec les organisations et associations internationales

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

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

63<sup>ème</sup> session

*Genève, 18-20 novembre 2009*

Le Groupe de travail des transports par chemin de fer s'est réuni à Genève, du 18 au 20 novembre 2009, pour sa 63<sup>ème</sup> session, qui s'est tenue sous la Présidence de M. Kulesza (Pologne) et la Vice-Présidence de M. Groot (Pays-Bas).

Des délégués de 12 Etats membres, sur les 56 Pays membres de la CEE/ONU, ont participé à la première journée de cette session du Groupe de travail. Des représentants de la Commission européenne, du projet TER, de l'OSJD, du CIT, de l'UIC et de la CER ont également pris part à la session. L'OTIF était aussi représentée au cours de cette première journée.

Le Groupe de travail a, entre autres, traité les questions suivantes qui figurent régulièrement à son ordre du jour : accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), projet TER, corridors

de transport Europe-Asie et facilitation du transport ferroviaire international.

Le Président de l'équipe spéciale (« Task force ») chargée de la **sûreté des chemins de fer**, que le Groupe de travail a constituée lors de sa session de 2008 (v. Bulletin 4/2008, p. 49), a présenté le rapport et les recommandations<sup>1</sup> formulées en la matière par l'équipe spéciale. Il ressort notamment de ce rapport que :

- L'équipe spéciale a privilégié une définition large de la sûreté, qui englobe également la prévention de la criminalité ordinaire, les dispositifs étant les mêmes que ceux mis en place pour des actes de terrorisme.
- Il est utile d'adopter une approche internationale de la question. Toutefois, il serait souhaitable que cette approche ne soit ni rigide ni uniforme. En effet, la sûreté est une question importante, qui fait aussi l'objet de politiques nationales impliquant non seulement les ministères des Transports mais aussi d'autres ministères, comme celui de la Justice, par exemple.
- Il n'est, à l'heure actuelle, ni souhaitable ni nécessaire d'élaborer des règles et des standards contraignants au niveau de la CEE/ONU, car les risques en matière de sûreté sont très différents d'un pays à l'autre.
- Il convient plutôt de développer « a suitable architecture for a toolbox of guidelines and good practices » en mettant en place un Groupe de travail technique, dont le mandat pourrait être soumis au Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, lors de sa session de février 2010.

Le Groupe de travail a remercié l'équipe spéciale d'avoir rempli son mandat dans les délais. Il a, par ailleurs, pris note des recommandations que l'équipe spéciale a proposées dans son rapport, au nombre desquelles figure la constitution d'un Groupe de travail technique formé de représentants de gouvernements et de l'industrie en dehors de la CEE/ONU.

En matière de **facilitation du transport ferroviaire international**, le Groupe de travail a surtout pris note des activités entreprises dans d'autres enceintes, qu'il s'agisse des récents développements en ce qui concerne

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/trans/doc/2009/sc2/ECE-TRANS-SC2-63-inf01e.pdf>

le projet d'Annexe 9 de la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de l'état d'avancement du projet de lettre de voiture CIM/SMGS ou encore du rapport transmis conjointement par l'OTIF et l'OSJD sur les activités en matière d'interopérabilité et d'harmonisation des différents systèmes de transport ferroviaire. Le Groupe de travail a néanmoins affirmé qu'il soutenait pleinement toute initiative qui aurait pour objet d'unifier le droit ferroviaire dans la région paneuropéenne. Il a décidé de créer un Groupe informel d'experts qui préparerait un document de position sur ce sujet pour la prochaine session du Groupe de travail en 2010. Le Groupe informel sera aussi chargé de préparer, en coopération avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et le Secrétariat du projet TER, un atelier de travail sur les questions principales qui se posent dans le domaine du transport ferroviaire dans la région euro-asiatique. Cet atelier de travail sera organisé à l'occasion de la session du Groupe de travail en 2010. Les représentants des Etats membres de la CEE/ONU, de l'OTIF, de l'OSJD, de la Communauté européenne et des organisations de l'industrie ferroviaire (CIT et UIC, notamment) seront invités à participer aux travaux du Groupe informel d'experts.

### **Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique**

52<sup>ème</sup> session

*Genève, 12/13 octobre 2009*

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) s'est réuni à Genève, les 12 et 13 octobre 2009, pour sa 52<sup>ème</sup> session, qui s'est tenue sous la Présidence de M. Viardot (France) et sous la Vice-Présidence de M. Maillard (Belgique).

Le WP.24 a examiné les incidences de la crise financière et économique sur le transport intermodal sur la base d'un papier préparé par le Secrétariat (v. Bulletin 1/2009, p. 8). Il a noté que, dans la première moitié de l'année 2009, le transport intermodal non accompagné en Europe avait baissé de 20 à 25 % et le transport intermodal accompagné de 15%. Il a également noté que les gouvernements européens, à l'exception de la Suisse et de la France, n'avaient pas encore décidé de soutenir les opérateurs de transport intermodal par des mesures financières, fiscales et réglementaires leur permettant de faire face à la crise. Il a estimé que l'industrie des transports devait saisir l'occasion que lui offrait la crise pour s'adapter aux nouvelles tendances et demandes,

rationaliser ses procédures internes, renforcer la coopération et améliorer la qualité des services.

Parmi les autres points inscrits à l'ordre du jour de cette session du WP.24, l'OTIF accorde un intérêt tout particulier à la question du **rapprochement et de l'harmonisation des régimes de responsabilité civile**. La discussion sur les nouvelles **Règles de Rotterdam** a été très animée. Cette discussion a porté sur les incidences et les avantages éventuels des nouvelles Règles de Rotterdam pour le transport intermodal en Europe, en particulier. Le WP.24 a décidé qu'il poursuivra, en coopération avec la Commission européenne, l'examen de la question des régimes de responsabilité civile en vue d'accroître la compétitivité du transport intermodal sur le plan paneuropéen.

Pour finir, le WP.24 a discuté de son rôle, de ses principales activités et de son fonctionnement dans le futur, dans l'optique également d'accroître la participation des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale. Il a décidé que chaque session du WP.24 se concentrerait à l'avenir sur des thèmes spécifiques, qui seraient animés par un pays ou une organisation en particulier. Les synergies avec d'autres groupes de travail de la CEE/ONU, tels que le Groupe de travail des transports par chemin de fer, seront par ailleurs renforcées par l'organisation de réunions « back-to-back » avec ces groupes de travail. Enfin, une participation accrue des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale sera obtenue en organisant des sessions du WP.24, mais aussi des séminaires et des tables rondes, en dehors du siège de la CEE/ONU à Genève.

### **Organisation de coopération économique (ECO)**

#### **Comité de coordination du trafic de transit**

4<sup>ème</sup> session

*Astana, 6 novembre 2009*

Etant donné l'importance des transports pour le développement des relations commerciales régionales et internationales, les Etats membres de l'ECO (Economic Cooperation Organization)<sup>1</sup> ont conclu un accord-cadre concernant le trafic de transit (ECO Transit Transport Framework Agreement, TTFA) qui s'applique à tous les

<sup>1</sup> <http://www.ecosecretariat.org>

modes de transport, y compris le rail. Le Comité de coordination du trafic de transit (Transit Transport Coordination Council, TTCC) a été créé pour mettre en œuvre cet accord. Celui-ci se réunit une fois par an. Une représentante de l'OTIF a pris part à la 4<sup>ème</sup> session de cet organe, qui avait été également précédée des sessions de trois organes auxiliaires (Road Committee, Transit Trade Committee und Railway Committee).

Lors de cette session, les thèmes suivants ont été entre autres discutés : préparation d'un programme régional de mise en œuvre du TTFA (mesures de formation en coopération avec d'autres organisations internationales incluses), questions de financement ainsi que adhésion au TTFA et à d'autres conventions internationales importantes pour le trafic de transit.

En rapport avec un projet de nouvelle liaison ferroviaire entre la Turquie, l'Iran et le Pakistan, l'attention s'est portée sur la COTIF. La Turquie et l'Iran appliquant la Convention, l'ECO préconise l'adhésion du Pakistan à la COTIF afin que les transports sur cette ligne puissent s'effectuer sous le couvert d'un régime juridique uniforme. La représentante de l'OTIF a souligné que le système souple de la COTIF permet aux Etats intéressés d'appliquer, selon les besoins, tous les Appendices à la Convention, qui sont au nombre de sept, ou seulement certains d'entre eux.

Le premier essai du train de conteneurs sur la ligne Islamabad-Téhéran-Istanbul a été lancé le 14 août 2009. Un essai dans le sens inverse est aussi prévu. Ensuite, des transports réguliers devraient avoir lieu sur cette ligne en 2010. Par ailleurs, des trains de démonstration de l'ECO sont prévus sur les dessertes Istanbul-Almaty et Bandar Abbas-Almaty. Pour les transports CIM/SMGS, le Secrétariat de l'ECO conseille d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS. Il entend aussi s'engager en faveur d'une harmonisation plus poussée des deux droits de transport.

A ce propos, on rappellera qu'un Protocole d'accord a été signé entre l'OTIF et l'ECO à l'occasion de l'atelier « Rail Transport between Europe and Asia » organisé par les deux entités les 9 et 10 juin 2009 à Istanbul (v. Bulletin 2/2009, p. 27)<sup>2</sup>.  
(Traduction)

## **Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)**

### **Atelier sur la sécurité de la chaîne logistique pour la région de la Méditerranée : vers une approche intégrée**

*Malte, 16/17 décembre 2009*

Cet atelier a réuni une soixantaine de participants, issus principalement des Etats de la région et d'organisations internationales concernées par cette thématique, dont le Suppléant du Secrétaire général de l'OTIF, qui est intervenu sur le thème de la sécurité dans le transport terrestre de marchandises dangereuses. Les informations obtenues dans le cadre de cet atelier, au cours duquel le thème de la sécurité de la chaîne logistique a été traité de façon complète, mais non spécifique à la région, ont permis de conclure que la notion de chaîne logistique, qui n'est pas clairement définie sur le plan juridique, est bien souvent interprétée de façon trop restrictive et que la vulnérabilité du système économique, de la production à la consommation ou à l'élimination des produits, doit être prise en compte. On ne saurait non plus négliger le fait que les atteintes à la sécurité gagnent aussi de plus en plus le cyberspace. Les dépenses en faveur de la sécurité de la chaîne logistique ne doivent pas être considérées d'emblée comme des coûts supplémentaires, mais peuvent tout aussi bien être vues comme des investissements rentables. Des aspects économiques, mais aussi et surtout les entraves aux libertés publiques liées aux mesures de sécurité requièrent cependant dans tous les cas une approche fondée sur l'analyse des risques. Au vu du caractère bien souvent suprarégional des chaînes logistiques, la coopération internationale est indispensable tant dans les secteurs public que privé, la priorité devant aller, dans le domaine de la réglementation, aux normes internationales par rapport aux normes régionales. Les applications technologiques favorisant la sécurité doivent être encouragées, mais ne sauraient être considérées comme la panacée dans la mesure où elles peuvent également constituer une sérieuse entrave pour la chaîne logistique. L'exemple du scan obligatoire, aux termes de la législation américaine, de 100 % des conteneurs destinés aux Etats-Unis d'ici à 2012 au plus tard a été en l'occurrence cité à diverses reprises comme un exemple marquant. Rien n'est vraiment entrepris à l'échelle internationale pour répondre aux diverses atteintes à la sécurité par des mesures internationales adéquates dans le domaine des

<sup>2</sup> V. [www.otif.org](http://www.otif.org), News

sanctions, mais aussi des incitations. Au final, les dépenses engagées au niveau mondial pour prévenir les atteintes à la sécurité ont déjà concouru à la réalisation d'un des objectifs visés par les terroristes, à savoir le préjudice économique. Il conviendrait par conséquent d'axer les mesures sur le renforcement de la capacité de résistance (resilience) et de prompt rétablissement (recovery) des systèmes.

(Traduction)

## Jurisprudence

### Cour d'Appel de Rouen

#### Arrêt du 17 juin 2008 <sup>1</sup>

**Le comportement d'un voyageur qui a débloqué une porte de la voiture en brisant les plombs pour descendre dans une gare non desservie par le train qu'il a pris, constitue une faute très grave qui a concouru à la réalisation du dommage. Cependant, ce comportement n'était pas pour le transporteur totalement imprévisible. Par conséquent, le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité qu'à hauteur de 75%.**

Cf. article 1384, al. 1 du Code civil français <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Sur renvoi après cassation

<sup>2</sup> Pour comparaison, v. autres cas, où il s'est agi d'une faute du voyageur, jugés sur la base de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle, publiés dans le Bulletin 4/2001, p. 101 (Autriche), 3/2006, p. 53 et 2/2009, p. 27 (France) ainsi qu'autres cas, jugés sur la base de la responsabilité contractuelle (y compris la responsabilité CIV), publiés dans le Bulletin 4/2005, p. 2 (Danemark) et 2/2008, p. 24, 25 (France). S'il s'était agi d'un transport international soumis au régime CIV, cf. article 26, § 1 (fondement de la responsabilité) et § 2 de cet article de la CIV (causes d'exonération ; l'élément d'imprévisibilité fait toutefois défaut tant pour la définition des circonstances inévitables qu'en ce qui concerne la faute du voyageur).

Concernant la pratique de la Cour de cassation française qui donne une interprétation « extrêmement restrictive » de la force majeure et de la faute du voyageur, « avec pour conséquence que la SNCF doit répondre même des comportements les plus inciviques des voyageurs, comme par exemple s'accrocher au marchepied d'un train en mouvement après avoir intentionnellement forcé le mécanisme de fermeture automatique des portes », vue à la lumière de l'application (imminente, à l'époque) du régime de responsabilité civile CIV aux transports ferroviaires nationaux conformément au règlement (CE) N° 1371/2007, v. Th. Leimgruber, « Révolution dans le domaine de la responsabilité civile en droit ferroviaire » dans CITInfo 4/2009, p. 6 (<http://www.cit-rail.org>)

### Résumé :

Un voyageur qui a pris un train direct Rouen-Paris sans arrêt a fait une chute mortelle sur la voie ferrée après déverrouillage d'une porte dans la gare où il avait l'intention de descendre. Son corps sans vie a été découvert à quelques centaines de mètres de cette gare, sur la voie ferrée, démunie de billet.<sup>3</sup> La mère, la sœur et le frère de la victime ont assigné la SNCF afin de voir déclarer celle-ci entièrement responsable de son décès et obtenir l'indemnisation de leur préjudice.

En l'absence d'un justificatif de l'existence d'un billet valablement composé, la responsabilité contractuelle du transporteur ne peut pas être recherchée.

Le système de fermeture des portes des voitures est placé sous la garde de la SNCF. Le fait pour un passager de manœuvrer ce système ne lui en donne pas le contrôle et la direction que la SNCF continue à assumer. Par conséquent, l'ouverture de la porte du train ayant eu un rôle causal dans la survenance de l'accident, la responsabilité (délictuelle) de la SNCF est engagée sur le fondement de l'article 1384, al. 1 du Code civil.

En brisant les plombs qui maintenaient les deux poignées de sécurité de la voiture et en actionnant ces poignées, de même qu'en ouvrant la porte du train, le voyageur a commis une faute d'imprudence très grave qui a concouru à la réalisation du dommage. Cependant, le comportement de ce passager n'était pas totalement imprévisible pour la SNCF dans la mesure où la mise en place d'un système de fermeture pouvant être débloqué en cas d'urgence atteste qu'elle avait envisagé qu'un voyageur puisse tenter de débloquer le dispositif et d'ouvrir les portes, même à grande vitesse. Par conséquent, la faute de la victime n'a pas eu pour la SNCF les caractères de la force majeure, à la fois d'irrésistibilité et d'imprévisibilité et ne l'exonère pas totalement de sa responsabilité. Toutefois, la très grave faute d'imprudence de la victime exonère partiellement la SNCF à hauteur de 75%.

(Communication directe, extrait de : JurisData n° 2008-001795, LexisNexis SA)

<sup>3</sup> L'analyse toxicologique faisait apparaître que la victime avait consommé du cannabis en quantité importante peu avant de monter dans le train. Cette constatation n'avait cependant joué aucun rôle dans les considérations de la Cour énoncées dans la motivation de l'arrêt.

## Bibliographie

**Kunz, Wolfgang** (éditeur), *Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire)* : recueil systématique avec explications des prescriptions allemandes, européennes et internationales, suite sous forme de feuillets mobiles, maison d'édition Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 24<sup>ème</sup> livraison complémentaire (août 2009) et 25<sup>ème</sup> livraison complémentaire (octobre 2009).

L'ouvrage de base est paru en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Les livraisons complémentaires régulières assurent la nécessaire mise à jour ; les textes et commentaires sont complétés (dernièrement, v. Bulletin 4/2008, p. 57). Parallèlement à l'éditeur, une vingtaine d'autres auteurs apportent leur contribution.

Le recueil comprend quatre tomes et couvre tous les aspects du droit applicable dans le domaine ferroviaire. S'il est constitué, en majeure partie, par les lois et autres prescriptions nationales allemandes, il inclut aussi des dispositions des droits européen et international.

La 24<sup>ème</sup> livraison comporte plusieurs dispositions ferroviaires de différentes natures ou leurs mises à jour telles que par exemple des normes de compétence et des réglementations relatives au personnel qui relèvent du droit administratif, des dispositions relatives au droit de la concurrence (passation de marchés publics) et deux directives (recommandations) publiées par la Fédération des entreprises de transport allemandes (VDV) qui concernent, d'une part, le permis de conduire ferroviaire et, d'autre part, la connaissance des lignes.

A titre de nouveauté, on notera en particulier l'incorporation, conjointement à une version du règlement (allemand) sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, portant transposition de directives de la CE et de décisions de la Commission européenne concernant différents sous-systèmes, amendée en 2008, des explications de Yorck Schäling relatives à ce règlement.

En parcourant la 25<sup>ème</sup> livraison, on tombe sur deux textes volumineux : la nouvelle version de la loi ferroviaire générale ainsi qu'une nouvelle version des explications correspondantes rédigées par Urs Kramer (463 pages). Les explications (nouvellement intégrées) relatives à la loi sur la responsabilité civile de Werner Filthaut, auteur bien connu du commentaire indépendant de ce recueil, assorties de multiples exemples pratiques et de références à la jurisprudence, constituent pour le professionnel du droit ferroviaire un complément particulièrement précieux (211 pages). Ces explications se réfèrent aussi au Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les

droits et obligations des voyageurs ferroviaires, entré en vigueur en Allemagne le 29 juillet 2009, conjointement à d'autres dispositions adaptées en fonction. C'est pourquoi les Règles uniformes CIV qui s'appliquent depuis également aux transports intérieurs en Allemagne sont aussi l'objet (pour autant qu'elles aient été reprises en annexe au règlement de la CE) de ce commentaire.

Le recueil systématique « Eisenbahnrecht » (« Droit ferroviaire ») est un outil de travail pratique pour les spécialistes du droit ferroviaire. Le classement par rubriques bien pensé amène l'utilisateur promptement et de façon fiable aux informations dont il a besoin sur le moment, de sorte qu'en dépit d'une masse d'informations, il ne perd jamais le fil.

(Traduction)