



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Rapport de gestion

2012



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Rapport de gestion

2012

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
Courriel : info@otif.org
Internet : www.otif.org

SOMMAIRE

	Page
I. INTRODUCTION	5
II. CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF	6
1. États membres de l'OTIF	6
2. Extension du champ d'application	8
III. APPLICATION DE LA COTIF	9
1. État des ratifications de la COTIF 1999, application des différents Appendices	9
2. Réseaux et lignes soumis à la COTIF	9
IV. DROIT	10
1. Généralités	10
2. Projet de la CEE/ONU « Droit ferroviaire eurasiatique unifié »	12
3. Harmonisation juridique CIV/SMPS	13
4. CIM – Lettre de voiture électronique	14
5. Registre des garanties (Protocole de Luxembourg)	15
V. MARCHANDISES DANGEREUSES	16
1. Réunion commune RID/ADR/ADN	16
2. Commission d'experts du RID	16
3. Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	18
4. Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID	19
5. Coopération avec d'autres organisations internationales	20
VI. TECHNIQUE	21
1. Commission d'experts techniques (CTE)	21
2. Groupe de travail permanent WG TECH	22
3. Projet de PTU WAG révisée et sous-groupe ad hoc pour la sécurité	23
4. Coopération internationale	24
5. Consultation sur des projets de réglementations de l'UE	24
6. Personnel	24
7. Aperçu général des activités	25
VII. FACILITATION FERROVIAIRE	28
VIII. COOPERATION INTERNATIONALE	28

IX.	VIE DE L'ORGANISATION	29
1.	Organes généraux de l'OTIF	29
2.	Communication	30
3.	Finances	31
4.	Personnel	32
5.	Bâtiment du siège	32

I. INTRODUCTION

Le rapport d'activité 2012 montre que malgré une période marquée par l'absence du précédent Secrétaire général pendant les 4 derniers mois de son mandat, les équipes de l'OTIF ont mené à bien leurs différentes activités et contribué au rayonnement de l'Organisation.

C'est particulièrement le cas du département technique qui a renoué les liens avec la Commission européenne et l'ERA et dont les travaux sur la PTU wagon sont d'une grande importance pour le développement de l'activité de transport de marchandises.

Il convient également de signaler que le département en charge des matières dangereuses a su trouver une adaptation de ses méthodes de travail pour impliquer de manière optimale les représentants de la Commission européenne, tout en laissant aux experts des différents États membres la possibilité d'exprimer leur point de vue et de faire profiter la collectivité de leur précieuse expérience.

À la tête du département juridique, M. Kafka a su, pendant sa période d'intérim, préserver les intérêts de l'Organisation et contribuer comme toujours à la très bonne tenue de l'activité de ses équipes, tout en faisant profiter l'ensemble de l'Organisation de son expertise juridique.

L'année 2013 était la dernière année de M. Kafka au sein de l'OTIF. Le présent rapport d'activité ne pouvait manquer de rendre hommage à la très grande qualité de son apport au développement d'un régime juridique ferroviaire uniforme pour les transports internationaux ferroviaires. Il serait cependant incomplet s'il ne soulignait pas également ses très grandes qualités humaines qui sont pour beaucoup dans sa réussite à ce poste et qui laisseront à tous ceux qui l'ont côtoyé un souvenir marquant.

II. CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF

1. États membres de l'OTIF

Fin 2012, l'OTIF comptait 48 États membres, dont un membre associé, et une organisation régionale d'intégration économique (Union européenne).

L'adhésion de la **Géorgie** à la COTIF a pris effet le 1^{er} mai 2012. Conformément à l'article premier, § 6 des CIV/CIM, la Géorgie s'est réservé le droit de n'appliquer les Règles uniformes que sur une partie seulement de son territoire. Il importe pour la région du Caucase que la section du corridor Bakou – Tbilissi – Kars située sur le territoire géorgien, à savoir le tronçon de 244 km entre les gares frontalières de Gabardani (à la frontière azerbaïdjanaise) et de Kartsaki (à la frontière turque) soit soumise aux Règles uniformes CIM et CIV dès sa mise en service. De plus, la Géorgie appliquera les RU CIM aux tronçons entre les ports de Poti et de Batumi et leurs gares de fret respectives. Elle n'appliquera aucun des autres appendices à l'exception de l'Appendice C.



1.	Albanie	AL	25.	Lituanie	LT
2.	Algérie	DZ	26.	Luxembourg	LU
3.	Allemagne	DE	27.	Macédoine, ERY de	MK
4.	Arménie	AM	28.	Maroc	MA
5.	Autriche	AT	29.	Monaco	MC
6.	Belgique	BE	30.	Monténégro	ME
7.	Bosnie-Herzégovine	BA	31.	Norvège	NO
8.	Bulgarie	BG	32.	Pays-Bas	NL
9.	Croatie	HR	33.	Pologne	PL
10.	Danemark	DK	34.	Portugal	PT
11.	Espagne	ES	35.	Roumanie	RO
12.	Estonie	EE	36.	Royaume-Uni	GB
13.	Finlande	FI	37.	Russie	RU
14.	France	FR	38.	Serbie	RS
15.	Géorgie	GE	39.	Slovaquie	SK
16.	Grèce	GR	40.	Slovénie	SI
17.	Hongrie	HU	41.	Suède	SE
18.	Iraq	IQ	42.	Suisse	CH
19.	Iran	IR	43.	Syrie	SY
20.	Irlande	IE	44.	République tchèque	CZ
21.	Italie	IT	45.	Tunisie	TN
22.	Lettonie	LV	46.	Turquie	TR
23.	Liban	RL	47.	Ukraine	UA
24.	Liechtenstein	FL			

Membre associé de l'OTIF

48.	Jordanie	JO
-----	----------	----

2. Extension du champ d'application

Depuis un certain temps, l'**Azerbaïdjan** fait part de son intérêt pour une adhésion à la COTIF, en lien avec la construction de la ligne ferroviaire Bakou – Tbilissi – Kars, et se prépare à devenir membre de l'OTIF. Étant donné que cette ligne ferroviaire sera achevée en 2013 ou au début de l'année 2014 au plus tard, on peut s'attendre à ce que l'Azerbaïdjan demande d'ici peu son adhésion à la COTIF.

Le **Turkménistan**, l'**Ouzbékistan** et le **Kazakhstan** ont développé des projets de raccordements à la liaison ferroviaire Bakou – Tbilissi – Kars. À cette fin sont prévus des trains-ferries en mer Caspienne reliant Bakou et Aktaou (Azerbaïdjan et Kazakhstan) et Bakou et Turkmenbachi (Azerbaïdjan et Turkménistan) avec des lignes ferroviaires se prolongeant jusqu'à Navoi (Ouzbékistan). Au vu de ces développements, l'OTIF a présenté à ces États les avantages qu'offrirait une adhésion à la COTIF.

Le **Pakistan** a plusieurs fois confirmé son intention d'adhérer, intention qui s'est concrétisée. Le gouvernement pakistanais a pris la décision de principe d'entamer des négociations d'adhésion à la COTIF. Pour l'OTIF, l'adhésion du Pakistan est d'une grande importance car, au-delà de l'extension géographique du champ d'application du régime juridique de l'OTIF, elle permettrait de toucher une nouvelle région du monde et d'intéresser d'autres États de cette région à l'OTIF. La 11^e Assemblée générale (Genève, 19/20 septembre 2012) a traité la question de l'adhésion du Pakistan à la COTIF, adhésion qu'elle a activement soutenue en chargeant le Comité administratif de chercher des solutions permettant d'accélérer au maximum le processus.

Le Pakistan a finalement concrétisé cette démarche par une demande d'adhésion en date du 21 février 2013. L'adhésion du Pakistan, limitée aux Règles uniformes CIM, devrait ainsi prendre effet au 1^{er} septembre 2013.

En 2012, le Secrétariat a également accordé toute son attention aux États de la péninsule arabe (**Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar**). Les six États membres du CCG (Conseil de coopération du Golf) sont intéressés par une adhésion à l'OTIF, ce que son Secrétariat général a confirmé dans un courrier au Secrétaire général de l'OTIF. Il y demandait également que lui soit mis à disposition un document d'information détaillant les objectifs et les tâches de l'Organisation, les éléments principaux de la COTIF et de ses appendices ainsi que les possibilités d'adhésion et leurs conséquences financières. Le Secrétaire général a communiqué ces informations et proposé un mémorandum d'accord au CCG, lequel y a réagi très favorablement. La participation de représentants d'Arabie saoudite, des Émirats arabes unis, d'Oman et du Qatar à la 11^e Assemblée générale de l'OTIF en qualité d'observateurs a confirmé l'intérêt que portent ces États à une adhésion.

Par ailleurs, le Secrétariat entretient des contacts informels avec les représentants de la Moldavie, de la Biélorussie, de l'Inde, du Bangladesh et de la Chine.

III. APPLICATION DE LA COTIF

1. État des ratifications de la COTIF 1999, application des différents Appendices

En 2012, l'OTIF comptait 42 États membres de la COTIF 1999. Cinq États membres, qui n'ont, malheureusement, pas encore ratifié la COTIF 1999, sont restés des États membres de la COTIF 1980 (Irak, Irlande, Italie, Liban et Suède). La qualité de membre de deux de ces États est suspendue (Irak et Liban). Pour le trafic avec et entre ces cinq États membres, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue.

Après l'entrée en vigueur des versions des Appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) adaptées au droit de l'UE (au 1^{er} décembre 2010), la Commission européenne a recommandé aux États membres de l'UE de retirer leurs déclarations conformes à l'article 42, § 1 de la COTIF concernant la non application des Appendices E, F et G.

En 2012, six États membres ont retiré avec effet immédiat leur déclaration pour les trois appendices (B, BG, H, L, NL, SLO). Un État membre qui applique à nouveau l'Appendice E depuis le 1^{er} janvier 2012 a de plus retiré sa déclaration pour les appendices F et G, avec effet au 1^{er} janvier 2013 (D). Fin 2012, il s'ensuivait donc pour l'application des différents appendices à la COTIF que :

- 28 États membres de l'OTIF appliquaient l'ensemble des 7 appendices ;
- depuis le 1^{er} décembre 2010, un État membre appliquait tous les appendices sauf les ATMF (suspension de l'application en vertu de l'art. 35, § 4 de la COTIF) ;
- 10 États membres appliquaient uniquement les Appendices A, B, C et D ;
- un État membre appliquait uniquement les Appendices A, B et C ;
- un État membre n'appliquait que l'Appendice B.

2. Réseaux et lignes soumis à la COTIF

En principe, depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 (1.7.2006), les réseaux ferroviaires des États membres de la COTIF 1999 dans leur totalité sont soumis au droit uniforme contenu dans les Appendices à la COTIF.

Quatre États membres ont jusqu'à présent recouru à la possibilité de limiter l'application des Règles uniformes CIV et CIM (réserve sur le champ d'application conformément à l'article premier, § 6 des CIV/CIM) : l'Estonie, l'Ukraine, la Russie (qui n'applique toutefois que les CIM) et, nouvellement, la Géorgie. Le Secrétaire général tient à cette fin **les listes des lignes ferroviaires CIV/CIM** (art. 24, § 2 de la COTIF).

En 2012, l'Ukraine a communiqué la radiation de la ligne ferroviaire « Uzghorod – Chop » de son chapitre CIV et a inséré la nouvelle ligne « Uzghorod – Matevce (frontière de l'État) » à son chapitre CIM.

13 États membres ont à ce jour inscrit des **lignes maritimes et de navigation intérieure** dans les chapitres CIV/CIM correspondants conformément à l'article 24, § 1 de la COTIF 1999. **En 2012**, en raison d'une modification d'entreprise exploitante sur la ligne Wilhelmshaven – Helgoland, le chapitre Allemagne CIV a été réédité.

En ce qui concerne la liste CIM, l'Ukraine a inséré la ligne maritime « Illichivsk – Samsun » avec un accord tacite de la Turquie. Toutefois, il s'est révélé que les conditions nécessaires en vertu de l'article 24, § 3 de la COTIF n'étaient pas remplies. La ligne de ferry « Illichivsk – Samsun », exploitée par *UPM nakliyat ve diş tic.Ltd.Şti (UPM Transportation and Foreign Trade Ltd.)*, n'a donc pas pu être ajoutée aux chapitres Ukraine et Turquie de la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

Des cartes schématiques sont désormais disponibles sur le site web de l'OTIF, sous « Publications ».

IV. DROIT

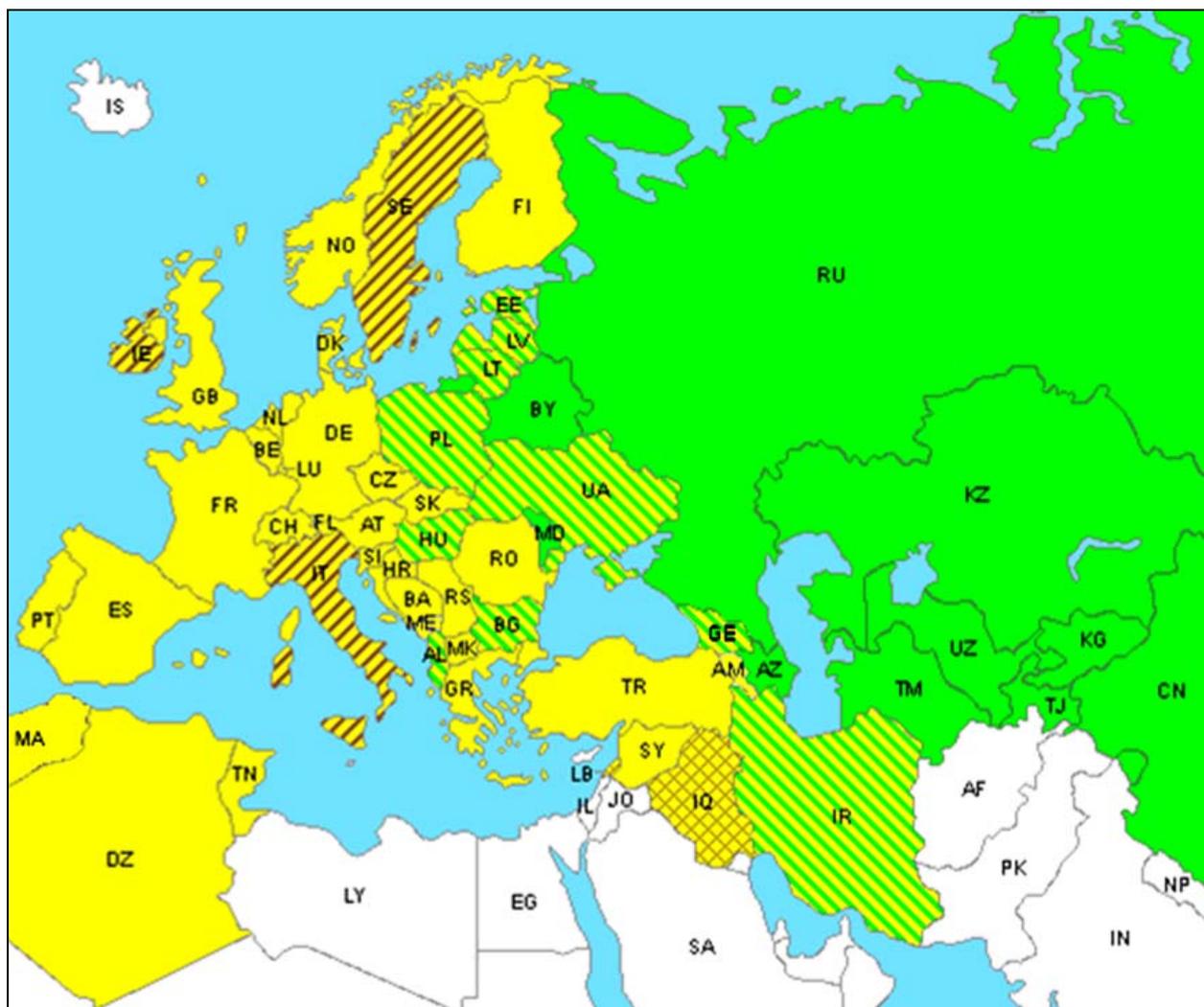
1. Généralités

Parmi les activités du service juridique, qui traite de presque tous les domaines d'activité de l'Organisation et conseille souvent et volontiers les autres services du Secrétariat, les domaines suivants méritent d'être mentionnés plus particulièrement.

Fonctions de dépositaire : les fonctions de dépositaire ont été marquées par l'extension du champ d'application de la COTIF dans la région du Caucase, les retraits des déclarations concernant la non application des Appendices E, F et G par six États membres de l'UE et l'enregistrement de la COTIF 1999 auprès du Secrétaire général de l'ONU.

Interopérabilité du droit de transport – Droit ferroviaire uniforme : le projet principal est le projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS ». L'OTIF soutient ce projet dans le cadre du groupe juridique et du groupe de pilotage CIM/SMGS. La lettre de voiture CIM/SMGS introduite en 2006 est de plus en plus répandue, en particulier pour le trafic de conteneurs.

À ce jour, seul le CIT (commission CIM) a accepté les nouvelles conditions particulières de responsabilité CIM/SMGS, élaborées avec la participation de l'OTIF. Faute d'unanimité au sein de l'OSJD, les deux responsables du projet n'ont pas encore pu convenir d'une date d'entrée en vigueur.



Application de la CIM et du SMGS



CIM



SMGS



CIM + SMGS



Application CIM suspendue



Qualité de membre à l'OTIF suspendue

Autres Etats SMGS :

- Mongolie
- Corée du Nord
- Vietnam

2. **Projet de la CEE/ONU « Droit ferroviaire eurasiatique unifié »**

En mars 2011, le Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU a approuvé la conception et l'approche reflétées dans le rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) sur l'unification du droit ferroviaire dans la région eurasiatique. Il a, par ailleurs, décidé la création d'un Groupe d'experts sur le sujet.

Le Groupe d'experts, constitué sous la présidence de la Fédération de Russie, s'est réuni quatre fois en 2011 et 2012 dans l'objectif de préparer dans un premier temps un document intergouvernemental/document politique (réalisation de la première phase sur les trois étapes envisagées) afin qu'il soit ouvert à signature lors de la session du Comité des transports intérieurs en 2013.

C'est finalement lors de sa quatrième session, en octobre 2012, que le Groupe d'experts, a finalisé le projet de déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin. Ce projet a ensuite été approuvé par le Groupe des transports par chemin de fer de la CEE/ONU en novembre 2012, puis ouvert à signature, le 26 février 2013, lors d'une réunion ministérielle tenue à l'occasion de la 75^e session du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU.

Cette déclaration signée par 37 pays¹ constitue l'expression de la volonté politique de ces États de mettre en œuvre la stratégie en cinq points énoncée dans la déclaration afin d'établir des conditions juridiques pour les transports ferroviaires comparables à celles qui existent pour les modes de transports concurrents tels que les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime.

Parallèlement et en complément, ces États ont également invités les entreprises ferroviaires intéressées, les autres parties prenantes et les organisations et associations ferroviaires internationales à poursuivre les travaux relatifs à des conditions générales de transport eurasiatiques (CGT EurAsia). Ces conditions générales de transport seront élaborées en conformité avec le droit existant. Sur le modèle des travaux entrepris pour la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, développée par le CIT et l'OSJD, ces conditions générales rechercheront des dispositions d'application commune susceptibles de couvrir un unique contrat de transport.

Il va sans dire que l'OTIF a très activement participé au projet de la CEE/ONU « Droit ferroviaire eurasiatique unifié » en général et aux différents stades de l'élaboration du projet de document politique, en particulier, que ce soit oralement en session ou par écrit en communiquant ses propositions au Secrétariat de la CEE/ONU. Elle a pleinement soutenu l'approche préconisée par la CEE/ONU et pesé de tout son poids pour faire avancer le projet de la CEE/ONU.

¹ Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Malte, Mongolie, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Macédoine (ERY de), Moldavie, Roumanie, Fédération de Russie, Serbie, Suède, Suisse, Tadjikistan, République Tchèque, Turquie, Ukraine et Ouzbékistan.

L'OTIF se félicite de la signature de cette déclaration et de la poursuite des travaux sur l'uniformisation du droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Tout comme les années précédentes, elle participera activement à ces travaux et apportera toute son expertise en vue de renforcer la coopération dans le domaine du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique.

La 11^e Assemblée générale a, au demeurant, confié à la Commission de la facilitation ferroviaire le mandat de suivre l'évolution de ce projet à l'avenir.

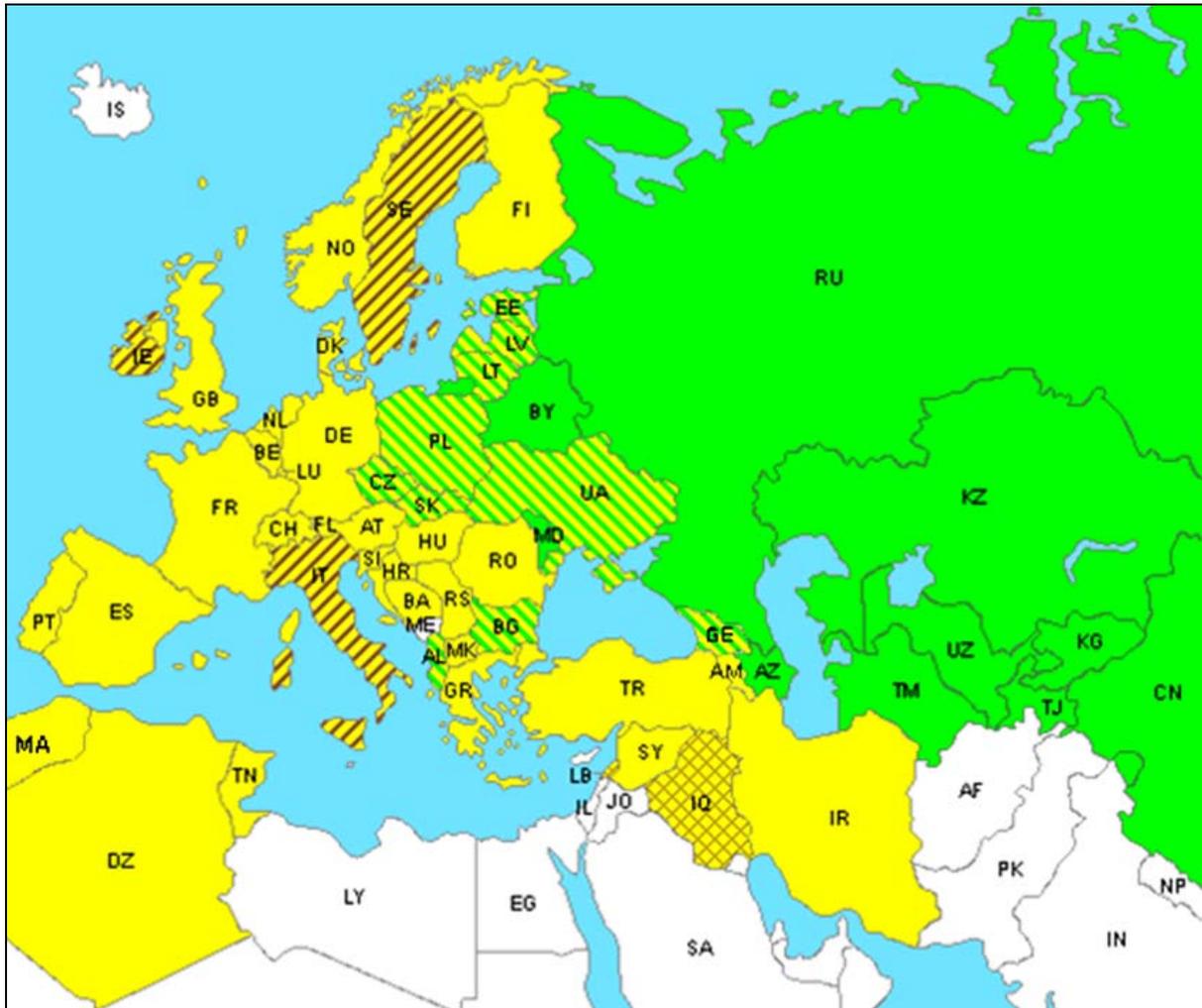
3. Harmonisation juridique CIV/SMPS

Au vu des nouvelles liaisons pour trains de voyageurs Moscou-Nice et Moscou-Paris, le CIT a lancé une initiative pour la création d'un groupe juridique CIV/SMPS sur le modèle du groupe juridique CIM/SMGS. Trois réunions d'experts, dont la dernière a eu lieu les 20 et 21 février 2012 à Varsovie, ont depuis traité de cette question dans un cadre informel.

Le point de départ de ces travaux est une analyse comparative des régimes juridiques CIV et SMPS, incluant le règlement CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (n° 1371/2007, ci-après nommé « PPR » [*Passenger Rights Regulation*]). Tout comme des représentantes de la Commission européenne, l'OTIF participe activement à ce processus qui n'est pas encore arrivé à terme. Une comparaison commentée des régimes de responsabilité SMPS-COTIF/CIV-PRR est tout d'abord dressée sous forme de tableau.

Les itinéraires CIV/SMPS sont listés et les contrats passés entre des entreprises ferroviaires pour le trafic sur ces itinéraires sont analysés dans le but de réaliser d'une part une fiche d'information pour les voyageurs et d'autre part des contrats-types pour la collaboration des entreprises de transport ferroviaire.

L'OTIF est d'avis que ces travaux sont très utiles, dans la mesure où une interprétation commune permettra, en ce qui concerne l'interaction entre le PRR et les CIV d'une part et de ces deux règlements avec le SMPS d'autre part, d'éliminer les difficultés d'interprétation existantes ou pouvant résulter de l'utilisation de termes différents.



Application de la CIV et du SMPS

	CIV	Autres Etats SMPS : - Mongolie - Corée du Nord - Vietnam
	SMPS	
	CIV + SMPS	
	Application CIV suspendue	
	Qualité de membre à l'OTIF suspendue	

4. CIM – Lettre de voiture électronique

Pour les transports routiers, le protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), concernant la lettre de voiture électronique est entré en vigueur le 15 juin 2011, Afin de répandre l'utilisation de la lettre de voiture électronique en trafic ferroviaire international, il paraît nécessaire d'examiner les bases juridiques actuelles, en particulier l'article 6,

§ 9 des CIM, et de procéder, le cas échéant, à des modifications et ajouts aux RU CIM et au Rapport explicatif, ainsi que dans les textes concernés du CIT.

À cette fin, les représentants de l'OTIF ont soutenu les travaux du groupe d'experts CIM – Lettre de voiture électronique créé par le CIT, dont l'objectif premier était d'adapter les dispositions des CIM à ce sujet de sorte à ce qu'à l'avenir, la lettre de voiture électronique ait la priorité absolue sur la lettre de voiture papier. En trois sessions (31 janvier, 9 mai et 30 août 2012), ont été élaborées, avec la suppression en parallèle de l'article 6, § 9, des projets d'article sur la forme de la lettre de voiture ainsi que de nombreuses modifications subséquentes dans les CIM. Le groupe a également noté le besoin de prévoir en premier lieu la forme électronique pour le procès-verbal de constatation selon l'article 42 et a fait une proposition de texte en conséquence. La question des répercussions des modifications prévues sur l'utilisation des documents électroniques pour le transport de marchandises dangereuses sera soumise à la Commission d'experts du RID. L'avenir de la lettre de voiture comme document de douane dans le régime de transit commun de l'UE (article 6, § 7, CIM) dépend de l'avancée des innovations envisagées pour les douanes de l'UE (DG TAXUD).

En ce qui concerne la question d'une démarche analogue pour les CIV (titre de transport électronique), il apparaît que dans ce cas, le texte de l'article 7, § 5 des CIV ne pose pas de problème et qu'un ajout au Rapport explicatif devrait suffire.

5. Registre des garanties (Protocole de Luxembourg)

Les négociations entamées en 2011 entre l'équipe nommée par la Commission préparatoire (PrepCom) en sa qualité d'autorité de surveillance provisoire au titre du protocole susnommé (double présidence de la commission, secrétariats de l'OTIF et d'UNIDROIT, Groupe de travail ferroviaire) et les représentants de SITA NV, futur teneur du registre, concernant l'établissement et la tenue du registre, ont été ardemment poursuivies en 2012. Malgré de nombreux contacts par courriers électroniques et une série de rencontres et de téléconférences, un projet définitif d'accord n'a pas pu être présenté à la PrepCom en 2012.

L'état actuel des négociations permet cependant de penser qu'elles seront conclues en 2013, ce qui ramène au premier plan la question de l'entrée en vigueur du protocole et de l'instauration d'une autorité de surveillance. C'est pourquoi le représentant de l'OTIF a élaboré en prévision un document interprétatif comportant les premières ébauches des statuts de l'autorité de surveillance et du règlement intérieur de ses réunions qui devra être soumis au Comité administratif puis à l'Assemblée générale.

V. MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Réunion commune RID/ADR/ADN

La Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des prescriptions européennes harmonisées pour le rail, la route et la navigation intérieure. Elle a travaillé deux semaines en 2012 (deux réunions d'une semaine). Elle élabore des prescriptions européennes harmonisées pour le rail, la route et la navigation intérieure. Le secrétariat de la Réunion commune est assumé conjointement par le service du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la Division des Transports de la CEE/ONU.

Édition 2013 du RID

Les dernières décisions concernant l'édition 2013 du RID/ADR/ADN lors de la Réunion commune en mars portaient principalement sur la résolution de problèmes constatés par rapport aux modifications 2013 au RID/ADR/ADN. Une disposition spéciale pour le transport de batteries au lithium endommagées, qui revêt une grande importance en raison de l'utilisation croissante de telles batteries dans les véhicules, a également pu être insérée. Il peut s'agir de batteries pour lesquelles le fabricant a constaté des défauts de sécurité ou qui ont par exemple été endommagées dans un accident.

Édition 2015 du RID

Outre les dernières décisions concernant l'édition 2013 du RID, de l'ADR et de l'ADN, la Réunion commune RID/ADR/ADN a discuté de différents problèmes dont la résolution est envisagée pour l'édition 2015. Il s'agissait en particulier de la révision complète des prescriptions RID/ADR pour le transport en vrac, pour laquelle elle a pris comme référence la représentation du système multimodal du Règlement type de l'ONU.

2. Commission d'experts du RID

La Commission d'experts du RID est l'un des organes les plus importants de l'OTIF dans la mesure où les règlements relatifs au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumis à des modifications permanentes qui conduisent tous les deux ans à une réédition complète des 1 500 pages du RID. Étant donné que les prescriptions du RID doivent être appliquées également en trafic national des États membres de l'UE via la directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue donc un rôle-clé.

La Commission d'experts du RID a siégé deux fois en 2012, la première session étant consacrée à l'adoption finale des modifications 2013 au RID.

Détection de déraillements

La session de la Commission d'experts du RID en mai 2012 a pris une nouvelle décision concernant la détection de déraillements. La première décision à ce sujet remontait à la 47^e session de la Commission d'experts du RID en 2009, laquelle avait adopté des prescriptions concrètes pour une entrée en vigueur provisoire au 1^{er} janvier

2013. À la demande de la Commission européenne, le délai précédant cette entrée en vigueur provisoire devait être utilisé pour mener des études recueillant les mesures de sécurité mises en œuvre par les différents gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires soit pour empêcher les déraillements, soit pour en limiter les répercussions.

Les conclusions de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) sur ces études sont que parmi les mesures à court, moyen et long terme examinées, la détection de déraillement n'était pas la solution à préférer. La mesure à court terme la plus efficace serait la mise en œuvre réglementaire du système d'entretien et de gestion de la sécurité déjà prévu par les directives de l'UE, qui permettrait à elle seule d'empêcher jusqu'à 26 % des déraillements. Parmi les mesures à moyen terme, des détecteurs permettant d'identifier des différences dans la répartition du poids et un profil incorrect des essieux, des détecteurs acoustiques permettant d'identifier les roulements défectueux, des détecteurs permettant d'identifier un comportement dynamique atypique des essieux ainsi que l'installation de corps de boîte d'essieu en polyamide pourraient potentiellement empêcher ou réduire les déraillements plus efficacement que les détecteurs de déraillement.

À la suite d'une coordination entre les États membres de l'UE sur la base de cette conclusion de l'ERA, l'Union européenne a déclaré ne pas soutenir, à l'heure actuelle, l'introduction obligatoire de détecteurs de déraillement. Ce doit être au secteur de choisir quelles mesures fondées sur le système de gestion de la sécurité doivent être introduites volontairement.

La Commission d'experts du RID a réaffirmé l'objectif d'inclure dans le RID des dispositions relatives à la détection de déraillement, mais a toutefois consenti à ce que l'entrée en vigueur des dispositions soit à nouveau reportée de deux ans. Ce délai devrait servir à effectuer des examens supplémentaires, en particulier pour l'utilisation d'applications télématiques pour la détection de déraillements. Elle a toutefois décidé de l'insertion dans l'édition 2013 du RID d'une prescription réglementant l'utilisation volontaire des détecteurs de déraillement.

Obligations de sécurité des intervenants

La Commission d'experts du RID a également pris diverses décisions concernant les obligations de sécurité des intervenants au chapitre 1.4. Afin de garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture avant et après le remplissage, le remplisseur et le déchargeur doivent élaborer des procédures de contrôle du bon fonctionnement de ces dispositifs sur les citernes des wagons-citernes. Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) a publié des listes de vérification des wagons-citernes pour le transport de matières liquides, qui décrivent avec précision toutes les étapes des processus de remplissage et de vidange et qui ont été mises en ligne sur le site de l'OTIF. Cette mesure vise à empêcher les fuites de gouttes pendant le transport, lesquelles peuvent nécessiter l'intervention d'agents auxiliaires voire une fermeture de lignes.

Les contrôles auxquels le transporteur devait jusqu'à présent procéder au moment de la prise en charge des marchandises dangereuses au lieu de départ uniquement dans le cadre de sondages représentatifs doivent désormais être effectués systématiquement pour tous les envois.

Modification du mode de travail de la Commission d'experts du RID

En raison de questions rencontrées dans la coordination interne de l'UE pour les sessions de la Commission d'experts du RID, il a été décidé que les sessions annuelles prévues seraient conduites sous la forme de groupes de travail (groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID). Seule la dernière session de la période biennale (en règle générale au mois de mai des années paires) devra constituer une session de la Commission d'experts du RID au cours de laquelle toutes les décisions préparées par le groupe de travail devront être adoptées. Cette procédure doit permettre un débat ouvert dans le groupe de travail, qui n'engage certes pas définitivement l'Union européenne mais conduira à l'élaboration d'un texte des modifications du RID soutenu par la majorité.

3. Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

La première session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a eu lieu du 12 au 15 novembre 2012 à Riga et était principalement consacrée à la poursuite de l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS.

Au début des années 2000, il a été possible de faire mieux concorder les deux règlements pour les marchandises dangereuses en adaptant la structure de l'annexe 2 au SMGS à celle de l'édition révisée du RID. Cette nouvelle structure permet d'intégrer plus rapidement les modifications du RID dans l'annexe 2 au SMGS, de sorte que les dates d'entrée en vigueur des versions révisées tous les deux ans ne soient plus espacées que de six mois.

Les travaux d'harmonisation se sont basés sur une présentation synoptique, préparée par les experts lettons et polonais, des différences entre les deux règlements pour les marchandises dangereuses, discutées point par point par le groupe de travail permanent. Cette discussion sera poursuivie au sein d'un groupe de travail ad hoc de l'OSJD, auquel seront également invités les États membres intéressés de l'OTIF et qui présentera ensuite à la 2e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Copenhague, 18 – 22 novembre 2013) un document résumant les différences entre les deux règlements pour les marchandises dangereuses.

Accident ferroviaire de Kijfhoek

Le représentant des Pays-Bas a présenté au groupe de travail permanent un rapport sur un accident ferroviaire survenu le 14 janvier 2011 dans la gare de triage de Kijfhoek, lors duquel un wagon-citerne rempli d'éthanol a brûlé. Deux rames de quatre wagons chacune ont roulé vers leur voie de destination à une vitesse trop élevée et sont entrées en collision avec les wagons déjà en place sur cette voie.

L'enquête sur l'accident a permis de découvrir que, d'une part, les informations relatives à l'emplacement exact des wagons chargés de marchandises dangereuses étaient insuffisantes dans les gares de triage et que, d'autre part, des tampons anti-crash auraient permis de limiter les dommages.

Au terme d'une première discussion, le représentant des Pays-Bas a été prié d'élaborer une proposition spécifiant les groupes de produits pour lesquels la disposition spéciale pour l'équipement avec des tampons anti-crash devrait s'appliquer également. Actuellement, cette disposition spéciale ne vaut que pour les matières très dangereuses pour lesquelles des citernes avec une pression de calcul élevée sont prescrites.

Transport de houille en vrac

En règle générale en trafic ferroviaire, la houille est transportée comme marchandise non dangereuse en wagons découverts. À la suite de quelques incidents survenus en 2011 en Allemagne dans la batellerie sur le Rhin, au cours desquels la houille transportée en vrac s'est auto-enflammée, il a été constaté que la houille transportée remplissait les conditions de la classe 4.2, groupe d'emballages III. Pour le transport en tant que marchandise dangereuse du numéro ONU 1361, il faudrait recourir non plus à des wagons découverts mais à des wagons bâchés ou à toit ouvrant, lesquels ne sont, à l'heure actuelle, pas disponibles en quantités suffisantes.

Il a été convenu qu'une réflexion sur une exemption générale de la houille dans le RID devait être menée, tant que certaines conditions, comme par exemple la température de chargement et la limitation de la durée de transport, étaient respectées. Cette prescription d'exemption éviterait de coûteux contrôles de toute la houille transportée provenant de différentes parties du monde. D'ici à l'introduction d'une telle prescription dans le RID, la pratique actuelle consistant à utiliser des wagons découverts doit être légalisée par la conclusion d'un accord particulier multilatéral.

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

L'objectif de ce groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID est d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire par citerne à la lumière de plusieurs accidents graves.

Un des sujets traités par la session du groupe de travail en mai 2012 était l'accident ferroviaire du 29 juin 2009 à Viareggio, à l'endroit duquel le représentant de l'Italie a présenté un rapport final. Tandis que la cause de l'accident a pu être identifiée, les analyses pour déterminer par quel objet la citerne a été perforée ne sont pas closes. L'autorité italienne d'enquête sur les accidents a élaboré un total de 11 recommandations, dont 10 touchent à la réglementation internationale.

En débattant des recommandations, le groupe de travail a constaté qu'un petit nombre d'entre elles seulement pourrait avoir une influence sur les cadres juridiques du RID tandis que la majorité visait à accroître la sécurité ferroviaire en général et devait donc être discutée au sein du comité RISC de la Commission européenne. Dans le cas des dernières recommandations, il faudrait de plus commencer par vérifier quelles recommandations sont déjà couvertes par des directives de l'UE

existantes ou en préparation et dans quelle mesure ces directives ont également été intégrées aux prescriptions techniques uniformes des appendices techniques de la COTIF.

Afin qu'une discussion de fond des recommandations concernant le RID puisse avoir lieu, le représentant de l'Italie a été prié d'analyser les prescriptions actuelles correspondantes et de formuler, si nécessaire, des propositions de modification concrètes.

5. Coopération avec d'autres organisations internationales

Le service du RID a participé en qualité d'observateur aux deux sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ECOSOC. Les décisions prises lors de ces sessions seront incorporées dans la 18^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2015 du RID.

Le service du RID a également participé, par intermittence, aux deux sessions du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), qui prend les décisions concernant les modifications de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). L'objectif principal de cette participation était de garantir un parallélisme dans les règlements du RID/ADR/ADN.

Par ailleurs, la coopération avec le groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC s'est poursuivie dans le cadre de réunions préparatoires pour la Réunion commune RID/ADR/ADN et la Commission d'experts du RID.

VI. TECHNIQUE

Le service Technique procède aux tâches attribuées à l'Organisation par les appendices F et G à la Convention. Il développe, met à jour et améliore les règles, les procédures, les registres et les dispositions techniques, dans l'intérêt du trafic ferroviaire international. Les décisions relatives aux travaux du service Technique sont préparées par le groupe de travail permanent WG TECH et prises par la Commission d'experts techniques (CTE).

1. Commission d'experts techniques (CTE)

Les 22 et 23 mai 2012, s'est tenue à Berne la 5^e session de la CTE. Les documents suivants, dont le « paquet » pour les wagons de marchandises (PTU WAG et PTU NOI), ont été adoptés :

- PTU WAG – Annexe PP : Le document principal et les autres annexes avaient déjà été adoptés par la 4^e session de la CTE. Après avoir été notifiée, l'intégralité de la PTU WAG est ensuite entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2012.
- PTU NOI, MATÉRIEL ROULANT – BRUIT : Après avoir été notifiée, cette PTU est ensuite entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2012.
- Modèles uniformes des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation). Après avoir été notifié, ce document est ensuite entré en vigueur le 1^{er} décembre 2012.
- Dans un premier temps, les amendements aux spécifications pour les Registres nationaux des véhicules (RNV) n'ont été adoptés qu'en allemand et en anglais. La version française a dû être révisée afin d'aligner la terminologie utilisée sur celle de l'UE, puis elle a été adoptée par voie de procédure écrite. Le document a ensuite été notifié dans les trois versions linguistiques et préparé pour une entrée en vigueur au 1^{er} mars 2013.
- Rapport explicatif aux ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain ». Ce document a été transmis à la Commission de révision qui dispose de la compétence pour l'adopter comme rapport explicatif aux ATMF.

La 5^e session de la CTE a établi les priorités suivantes pour le service Technique de l'OTIF :

1. Transposition de la STI Wagons (révisée) en PTU ;
2. Traitement des erreurs dans les PTU (coordonner le travail de l'OTIF et de l'UE) ;
3. Dérogations ;
4. Notification des règles nationales ;
5. Registres ;

6. Mise en application des règles de certification des ECM ;
7. Mise à jour de l'annexe PP (objectif : entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014).

2. Groupe de travail permanent WG TECH

Le WG TECH s'est réuni par trois fois en 2012. En février 2012, la 16^e session a été consacrée à la préparation de la 5^e session de la CTE. En septembre 2012, la 17^e session du WG TECH a constitué un sous-groupe ad hoc pour la sécurité. La 18^e session s'est tenue à Košice (Slovaquie) en novembre 2012. Le WG TECH a traité toutes les priorités définies par la CTE.

Les avancées relatives à la révision de la PTU WAG sont détaillées dans la partie suivante du présent document. Les avancées concernant les autres priorités établies par la CTE sont listées ci-dessous :

- Traitement des erreurs dans les PTU : une procédure a été élaborée en coordination avec l'ERA / la Commission européenne. Elle a été acceptée par le WG TECH et sera présentée pour information à la CTE. L'adoption par la CTE n'est pas jugée nécessaire car la procédure met en œuvre des dispositions déjà fixées dans la Convention (article 8a, APTU) et peut donc être appliquée immédiatement.
- Dérogations : le WG TECH a préparé un document, prêt à être adopté par la CTE.
- Notification des spécifications techniques nationales : l'article 12, § 1 des APTU dispose que les États parties doivent notifier au Secrétaire général les spécifications techniques nationales (règles) existantes et en vigueur qu'ils souhaitent continuer à appliquer obligatoirement. La date limite initialement fixée pour la réception des notifications par le Secrétaire général était le 1^{er} mars 2011. Étant donné qu'il n'y a eu que peu de réaction à cette demande de notifications, la CTE a décidé de prolonger le délai jusqu'au 31 octobre 2012 et en a informé les États parties par lettre circulaire datée du 13 septembre 2012. Il a été convenu avec l'UE que ses spécifications techniques nationales seraient publiées dans sa base de données publique. Aucun État partie non-membre de l'UE n'a répondu à cette circulaire. Les États parties qui n'ont pas notifié de spécifications à l'heure de l'élaboration du présent rapport sont : l'Albanie, l'Algérie, l'Iran, le Liechtenstein, Monaco, la Syrie, la Tunisie, la Turquie et l'Ukraine.
- Registres : le registre MDV/VKM et le registre des ECM sont opérationnels et accessibles via le site internet de l'OTIF. L'OTIF a ouvert des discussions et poursuivra une coopération étroite avec l'UE au sujet des registres communs.
- Mise en application des règles de certification des ECM : l'annexe A aux ATMF « Certification et audit des entités chargées de l'entretien (ECE) » est en vigueur depuis le 1^{er} mai 2012.
- Mise à jour de l'annexe PP : la version mise à jour a été incluse dans le projet de PTU WAG révisée.

3. **Projet de PTU WAG révisée et sous-groupe ad hoc pour la sécurité**

Après avoir considéré différents scénarios, le WG TECH a décidé de préparer une version entièrement révisée de la PTU WAG. Il a ensuite décidé que la PTU WAG révisée devrait suivre les mêmes principes que la STI WAG révisée, y compris la liberté technique offerte par cette dernière.

Cette liberté technique requiert l'inclusion de paramètres opérationnels pour l'utilisation en toute sécurité des wagons. De tels paramètres devraient englober la composition des trains et garantir que les wagons sont utilisés selon leurs conditions et limites d'utilisation spécifiées dans le dossier technique. Un sous-groupe ad hoc pour la sécurité a été créé afin d'analyser ces éléments. Certaines de ses conclusions sont présentées ci-dessous :

Afin de conserver le niveau de sécurité du système ferroviaire :

- tous les wagons, indépendamment de leur conception, doivent satisfaire aux exigences essentielles dans leur état de fonctionnement nominal ;
- l'entreprise de transport ferroviaire doit utiliser chaque véhicule selon ses limites et conditions d'utilisation ;
- les États parties doivent superviser les activités de la ou des entreprises de transport ferroviaire actives sur leur territoire.

Une approche progressive est jugée préférable pour l'introduction de dispositions sur la gestion de la sécurité dans la réglementation de l'OTIF. Le sous-groupe ad hoc pour la sécurité recommande :

- premièrement, de réviser la PTU WAG, y compris les dispositions relatives à la composition du train et à l'utilisation en toute sécurité des wagons ;
- deuxièmement, de réfléchir à tous les amendements nécessaires aux ATMF et à leur Rapport explicatif² ;
- troisièmement, de réfléchir à l'élaboration de la PTU OPE.

En conséquence, le projet de PTU WAG révisée inclura des dispositions de gestion de la sécurité nécessaires à l'utilisation correcte des wagons. Ces dispositions seront basées sur les dispositions de la STI OPE applicables aux wagons.

Le projet de PTU WAG révisée est en cours de préparation afin d'être voté par la 6^e session de la CTE des 12 et 13 juin 2013.

² Si un type de wagon qui a été légalement autorisé/admis au service n'est pas compatible avec le parc d'une entreprise de transport ferroviaire ou son environnement opérationnel, il peut lui être impossible d'exploiter ce type de wagon. Au vu de cette conclusion, l'article 17 devrait être revu par la Commission de révision.

4. Coopération internationale

Les relations avec l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne ont été normalisées et renforcées. Plusieurs rencontres bilatérales et trilatérales ont eu lieu dans le but d'harmoniser les activités. Pendant l'élaboration des documents de l'OTIF, la coopération entre le Secrétariat, la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne a été ininterrompue.

Au cours de la phase de préparation de la révision de la PTU WAG, le service Technique a organisé plusieurs réunions afin d'échanger ses points de vues avec divers acteurs. Une rencontre a ainsi été organisée à Belgrade, à laquelle la Serbie, la Bosnie-Herzégovine, l'Ex-République yougoslave de Macédoine et le Monténégro ont participé. Une autre réunion s'est tenue à Francfort, avec la participation de la CER et de l'UIP. Par ailleurs, des discussions bilatérales ont été menées avec les détenteurs de wagons circulant à travers les frontières de l'UE.

En octobre 2012, le service Technique était représenté en qualité d'observateur à la réunion annuelle de la Commission pour l'infrastructure et le matériel roulant de l'OSJD.

5. Consultation sur des projets de réglementations de l'UE

En 2012, la Commission européenne a inclus l'OTIF dans la consultation sur les projets de STI LOC&PAS révisée et de STI SRT révisée. Les commentaires reçus de la part des États membres de l'OTIF ont été transmis à la Commission européenne.

6. Personnel

En 2012, deux agents travaillaient dans le service Technique. Le 1^{er} mai, un nouveau chef de service (M. Bas Leermakers) a été nommé pour remplacer M. Raff, qui partait à la retraite. À l'été 2012, un troisième poste a été mis au concours. La date limite de dépôt des candidatures était fixée à la fin 2012 et la prise de fonctions du troisième agent est prévue pour 2013.

7. Aperçu général des activités

Les tableaux ci-dessous donnent un aperçu général des activités prises en charge en vertu de la Convention et indiquent leur statut à la fin de l'année 2012.

APTU

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
1	Articles 4, 6 et 8 : Élaboration et adoption des PTU <i>La CTE prépare les PTU avec l'assistance de groupes de travail et du SG. Elle décide de leur adoption. Les PTU adoptées sont publiées avec la liste des PTU en vigueur.</i>	En cours
2	Article 5 : validation et publication de normes techniques, et article 6 : adoption de PTU	En cours. Dans la pratique, les normes sont validées quand il y est fait référence dans les PTU.
3	Article 8a : correction des erreurs dans les PTU	Procédure élaborée en 2012, acceptée par le WG TECH et devant être présentée pour information à la CTE 6
4	Article 12, § 1 : publication des spécifications techniques nationales dans une base de données <i>Les États parties en informent le SG. Le SG les publie dans la base de données.</i>	Par décision de la CTE 5, la date limite de notification a été reportée au 31 octobre 2012. Une lettre circulaire a été envoyée pour rappeler aux États parties qu'ils devaient notifier leurs spécifications → faible réaction des États membres. Base de données non établie. Les spécifications appliquées devraient être plus claires. L'OTIF prévoit d'examiner cette question plus en détail.
5	Article 13, § 1 : classement des spécifications techniques nationales <ul style="list-style-type: none">En fonction des trois groupes (A, B et C) établis à l'annexe 2 des APTU <i>Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la CTE et le SG, sous la responsabilité de la CTE.</i>	La notification des spécifications (point 4) doit d'abord être terminée.
6	Article 13, § 3 : document de référence, référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées ; également nommé « Tableau d'équivalence » <ul style="list-style-type: none">En fonction des 14 catégories établies à l'annexe 1 des APTU <i>La CTE veille à l'établissement de ce document, qui sera publié sur internet par l'Organisation.</i>	La notification des spécifications (point 4) et leur classement (point 5) doivent d'abord être terminés.

ATMF

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
7	Article 4, § 2 : prescription des modules d'évaluation pour l'évaluation de la conformité d'une construction aux dispositions des PTU <i>La CTE définit les modules.</i>	Les modules d'évaluation ont été adoptés et la PTU GEN-D est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012.
8	Article 5, § 5 : publication des organismes nationaux notifiés pour la réalisation des évaluations, des vérifications et des homologations <i>Les États parties veillent à en informer le SG, qui les publie ensuite.</i>	L'OTIF rappellera à ses États membres de notifier ces organismes.
9	Article 7a : directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations <i>La CTE adopte ces directives ou dispositions.</i>	Un projet de document avait été préparé pour adoption par la CTE 5, mais elle avait conclu que des modifications étaient nécessaires. Le document a été révisé par le WG TECH et préparé en vue d'une adoption par la CTE 6.
10	Article 10, § 11 : publication des informations relatives à l'application partielle des PTU en cas de renouvellement ou de réaménagement, notifiées par des États parties au Secrétaire général <i>Les États parties notifient les informations au SG, qui les publie sur internet.</i>	Aucune notification reçue de la part des États membres.
11	Article 10b : publication de dispositions nationales ou régionales pour les évaluations et les déclarations, en complément aux dispositions adoptées par la CTE. <i>Les États membres les notifient aux SG, qui en informe la CTE et les publie.</i>	La PTU GEN-D fixe des procédures d'évaluation. Elle a été adoptée par la CTE et est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012.
12	Article 12, § 1 : prescription des modèles de « certificats de type de conception » et de « certificat d'exploitation »	Ces prescriptions ont été adoptées par la CTE et sont entrées en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012.
13	Article 12, § 1 : prescription des modèles de déclaration de conformité PTU <i>La CTE les prépare et les adopte.</i>	Annexe 1 à la PTU GEN-D « déclaration de conformité » Entrée en vigueur : 1 ^{er} octobre 2012
14	Article 12, § 1 : prescription du modèle de « rapport d'évaluation » relatif à la demande d'admission d'un véhicule <i>La CTE le prépare et l'adopte.</i>	La PTU GEN-D fixe des exigences pour les déclarations mais le format du « rapport d'évaluation » n'a pas été établi.
15	Article 13, § 1 et § 4 : registre des types autorisés et des types de conception, y compris son architecture technico-fonctionnelle <i>La CTE établit l'architecture technico-fonctionnelle.</i>	Aucune activité à ce jour. L'OTIF suit de près les développements en UE.
16	Article 13, § 2 et § 4 : registre contenant des informations concernant les autorités et organismes compétents, ainsi que les contrôleurs accrédités des ECM <i>La CTE établit l'architecture technico-fonctionnelle.</i>	Les organismes de certification des ECM sont inclus dans le registre ECM, opérationnel et disponible sur le site internet de l'OTIF.

17	<p>Article 13, § 3 : La CTE peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules, les incidents et accidents, le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les ECM, etc.</p> <p><i>La CTE peut décider de cette inclusion.</i></p>	À l'exception du registre des ECM, ces possibilités n'étaient pas exploitées en 2012.
18	<p>Article 14, § 2 : définition du signe à apposer sur les véhicules, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international</p> <p><i>La CTE fixe le signe.</i></p>	<p>Cette définition est incluse dans l'annexe PP à la PTU WAG. Entrée en vigueur : 1^{er} décembre 2012</p> <p>Des paramètres révisés seront inclus dans la PTU WAG révisée.</p>
19	<p>Article 15, § 2 (ECM) : règles détaillées concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/ reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle</p> <p><i>La CTE adopte ces règles.</i></p>	Annexe A aux ATMF – Certification et audit des ECM. Entrée en vigueur : 1 ^{er} mai 2012
20	<p>Article 15, § 5 : directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles</p> <p><i>La CTE peut les adopter, auquel cas elles sont publiées sur le site internet de l'Organisation.</i></p>	Annexe A aux ATMF – Certification et audit des ECM. Entrée en vigueur : 1 ^{er} mai 2012
21	<p>Article 16, § 4 : examen des causes d'incidents et d'accidents graves et ordre aux États parties de suspendre les certificats ou les déclarations concernées.</p> <p><i>La CTE peut examiner ces causes et peut ordonner ces suspensions.</i></p>	Aucune activité en 2012
22	<p>Article 16, § 5 : élaboration et adoption de règles contraignantes complémentaires concernant les enquêtes sur les accidents.</p> <p><i>La CTE peut élaborer ces règles.</i></p>	Aucune activité en 2012
23	<p>Article 19, § 5 : La CTE peut décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.</p> <p><i>La CTE peut en décider ainsi.</i></p>	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est.
24	<p>Article 19, § 7 : dispositions transitoires autres que celles établies par l'article 19</p> <p><i>La CTE peut adopter de telles dispositions.</i></p>	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est.
25	<p>Article 20 : différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires</p> <p><i>La CTE peut traiter de tels différends s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées.</i></p>	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est.

VII. FACILITATION FERROVIAIRE

En 2012, la Commission de la facilitation ferroviaire (CFF) s'est réunie à deux reprises (23 et 24 février 2012 et 29 et 30 mai 2012).

Pour l'essentiel, et en vue de la 11^e Assemblée générale (Genève, 19 et 20 septembre 2012), la CFF a adopté un rapport sur l'orientation et le déroulement de ses travaux ainsi que des mesures dont l'Assemblée générale pourrait la charger. Elle a également prévu de créer un groupe de travail afin d'analyser, en tenant compte des travaux similaires effectués par d'autres organisations internationales, les obstacles au franchissement des frontières par le rail, d'élaborer des solutions pour leur élimination et d'examiner l'impact potentiel de ces solutions.

La 11^e Assemblée générale a pris note de ce rapport, des mesures envisagées ainsi que de l'intention de la CFF de créer un groupe de travail pour développer les activités identifiées dans ces mesures.

Elle a par ailleurs chargé, d'une part, le Secrétaire général de prendre contact et de rester en relation avec l'Organisation mondiale des douanes afin qu'à travers l'échange des résultats des délibérations les objectifs en matière de facilitation de chacune des deux parties soient intégrés au mieux dans les travaux de l'autre organisation, et d'autre part, la CFF de présenter d'ici 2015 une résolution invitant les États membres n'ayant pas encore ratifié la Convention de Kyoto à le faire.

Lors de l'élection du nouveau Secrétaire général, celui-ci a défendu l'idée de réorienter l'action de la Commission de la facilitation ferroviaire vers la définition de corridors de frets complémentaires à ceux de l'Union européenne. Cet axe nouveau sera développé au cours de l'année 2013.

VIII. COOPERATION INTERNATIONALE

Le Secrétariat de l'OTIF entretient des contacts multiples, mais à des degrés divers et d'intensité variable, en fonction des sujets traités et de l'intérêt particulier que ces sujets peuvent revêtir pour l'OTIF, avec de nombreuses organisations et associations internationales. Les événements importants en 2012 dans le cadre de la coopération sont signalés dans les chapitres spécialisés.

IX. VIE DE L'ORGANISATION

1. Organes généraux de l'OTIF

a) Assemblée générale

La 11^e Assemblée générale s'est réunie, sous la présidence de l'Espagne, les 19 et 20 septembre 2012 à Genève et s'est entre autres consacrée à l'élection du Secrétaire général pour le mandat 2013 – 2015 ainsi qu'à la composition du Comité administratif pour la période allant du 1^{er} octobre 2012 au 30 septembre 2015. 44 des 48 États membres ont participé à l'Assemblée générale, ainsi qu'une organisation régionale supranationale ayant adhéré à la COTIF (UE).

La Jordanie, membre associé, était représentée, ainsi que sept États intéressés par une adhésion (Afghanistan, Arabie saoudite, Azerbaïdjan, Émirats arabes unis, Oman, Pakistan, Qatar). Des représentants de deux organisations internationales (CEE/ONU, OSJD) et de deux associations internationales (CIT, IVT) ont également participé à l'Assemblée générale avec voix consultative.

L'Assemblée générale a élu M. François Davenne (France) Secrétaire général. Elle l'a chargé d'élaborer, en coopération avec le Comité administratif, un projet de plan d'utilisation plus efficace des crédits budgétaires de l'OTIF, qui ne nuira pas à l'accomplissement des tâches de l'Organisation, et de réduction du budget de l'OTIF au vu des fonds inutilisés au cours des années précédentes.

Pour l'élection du nouveau Comité administratif pour la période allant du 1^{er} octobre 2012 au 30 septembre 2015, l'Assemblée a suivi la proposition de composition soumise par le Comité en fonction jusqu'au 30 septembre 2012 et a élu les Pays-Bas à la présidence du Comité pour la nouvelle période.

L'Assemblée a pris note des informations sur le projet de la CEE-ONU « Droit ferroviaire unifié » et a pris des décisions concernant les contributions de l'OTIF à l'évolution du processus de discussion et de décision pour la création de ce droit ferroviaire unifié.

b) Comité administratif

En 2012, le Comité administratif s'est réuni à deux reprises à Berne, sous la Présidence de M. Michal Nĕmec (République tchèque). Il a tenu sa 117^e session, les 23 et 24 mai 2012, et une session extraordinaire, le 20 juin 2012.

Au cours de ces deux sessions, le Comité a consacré une grande partie de ses travaux à la préparation de la 11^e Assemblée générale, et plus particulièrement à l'élection du Secrétaire général pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2015. Il a par ailleurs approuvé le projet de rapport sur son activité pour la période du 1^{er} octobre 2009 au 30 septembre 2012 et a arrêté des propositions relatives à sa composition pour la période du 1^{er} octobre 2012 au 30 septembre 2015. Il s'est également prononcé sur le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses pour les années 2013 à 2018.

Quant au reste, le Comité a approuvé le rapport de gestion et le rapport de gestion financière. Sur la base des comptes approuvés, il a fixé les contributions définitives de 2011 sur la base du budget adopté et a décidé d'utiliser l'excédent des produits de 355 876.64 CHF pour diminuer les contributions des États membres.

c) Commission de révision

La Commission de révision ne s'est pas réunie au cours de l'exercice 2012. Néanmoins, comme l'année passée, d'autres thèmes à traiter le cas échéant ont été notés en prévision de la 25^e session de la Commission qui devrait avoir lieu en 2014.

2. Communication

a) Bulletin et presse

La première édition électronique du Bulletin est parue en 2011. Quatre numéros du Bulletin électronique ont été édités en 2012. Le Bulletin fera l'objet d'une refonte en 2013.

Les activités de presse lancées en 2011 n'ont pas conduit à des résultats significatifs. Comme le Bulletin, elles feront l'objet d'une réflexion approfondie en relation avec une nouvelle stratégie de communication.

b) Internet

Tout au long de l'année 2012, le site web de l'OTIF a été régulièrement actualisé au cours de 108 séries de mises à jour. Le Secrétariat vise à mieux informer, à rendre plus accessibles les documents, dont les internautes ont besoin, leur donnant ainsi accès à l'actualité de l'Organisation.

La décision du Comité administratif permettant l'accès gratuit en « lecture seule » au RID a également été suivie, sans qu'un bilan en soit tiré.

Le règlement intérieur du Comité administratif (applicable depuis le 1^{er} janvier 2012) et le règlement intérieur de la Commission de révision ont été mis à disposition sous « **Organes** », tout comme les nouvelles listes des arbitres.

Différents arrêts ont été publiés dans la rubrique « **Droit** ». Ont également été publiés le rapport explicatif de la COTIF 1999, la COTIF 1999 en néerlandais et en russe ainsi que les actualisations des listes relatives à l'« État des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur » et aux « Déclarations et réserves ». Les listes ferroviaires CIV et CIM, et des listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM ont, quant à elles, été régulièrement actualisées.

Les activités concernant les « **Marchandises dangereuses** » ont été reflétées par la mise à jour et l'actualisation de diverses notifications, erratum et communications des modifications au Règlement concernant le transport interna-

tional ferroviaire des marchandises dangereuses. Par ailleurs, différents documents techniques d'intérêt général ont été mis à disposition.

Les informations sur les travaux de la section « **Technique** » ont été actualisées notamment avec la mise à disposition sur le site des documents concernant la 5^e session de la Commission d'experts techniques, des 16^e, 17^e et 18^e réunions du Groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques.

Le Registre des codes de détenteur de véhicule (VKM) et le registre de la certification des Entités chargées de la maintenance (ECM), tout comme les prescriptions techniques uniformes (PTU) sont mis à jour régulièrement pour les utilisateurs.

Pour ce qui est des « **Publications** » plus générales, le rapport de gestion 2011, qui reflète les activités de l'OTIF pour l'ensemble de l'année 2011, a été mis en ligne. Il convient également de signaler plus particulièrement qu'une présentation de l'OTIF en russe peut être téléchargée sur le site.

Quant à la « **Presse** », seuls 4 communiqués sont parus, sans qu'une évaluation de l'impact sur la presse spécialisée ait été menée.

3. Finances

La situation financière de l'Organisation a connu cette année une évolution positive. Les États membres se sont montrés davantage disposés à verser leur contribution en temps voulu sous forme d'avances pour l'exercice en cours. Alors que l'année précédente, 73,4 % des contributions étaient encore impayées par 11 des 47 États membres, le nombre de débiteurs est passé à 6 États sur 48. À la fin 2012, 95,49 % du montant des avances avaient déjà été versées à l'OTIF.

Les dettes des années précédentes ont elles aussi diminué. Au 31 décembre 2012, seuls 3,56 % des contributions définitives 2011 restaient impayées par quatre États. Les dettes plus anciennes sont descendues à 96 028 CHF et ne concernent que deux États pour les années 2009 et 2010. Cette situation financière doit toutefois être relativisée puisque les avances avaient été fixées au niveau des cotisations 2010, soit 3 062 383 CHF. Comme indiqué dans le rapport de gestion financière, ce niveau est lié à des charges générales plus faibles de l'Organisation pour l'exercice 2012 qui découlent d'une activité moindre. Le document CA 118/7 « Situation financière générale » soumis à la 118^e session des 20 et 21 février 2013 donne des informations détaillées sur la situation au 31 décembre 2012 et sur les contributions des États membres.

Comme c'était le cas fin 2011, cinq États membres n'ont toujours pas ratifié le Protocole 1999 et leur contribution est donc établie selon l'article 11, § 1 de la COTIF 1980. Le taux kilométrique fictif a toutefois diminué de 1,264355 CHF cette année et est passé à 6,931053 CHF, puisque le Maroc, qui a signé le Protocole de Vilnius en 2011, abandonne définitivement cet ancien mode de calcul. Le statut particulier de ces États quant à la méthode de décompte ne présentera plus un grand intérêt à l'avenir pour les États concernés.

Par rapport à l'année précédente, l'état des réserves jusqu'au 31 décembre 2012 n'a connu que peu de changements. En 2011, l'excédent de 355 876 CHF avait été reversé aux États membres. Puisque les crédits pour l'entretien du bâtiment et l'équipement informatique n'ont pas été épuisés pour 2012, environ 29 630 CHF ont été ajoutés, selon la pratique courante, au fonds de réserve, lequel atteint 7 771 300 CHF.

Le résultat négatif de 157 092 CHF provient de la recommandation du vérificateur des comptes de passer une provision pour les futurs frais de justice, d'un montant de 179 400 CHF. Le Secrétaire général, en suivant cette recommandation, disposera d'une base financière pour se libérer d'une partie des litiges en cours, liés à la précédente gestion.

De toute évidence, l'année boursière 2012 a fondamentalement influencé les résultats des comptes annuels. Les pertes au bilan ont donc reculé de 119 400 CHF. Comme cela a déjà été présenté à la 118^e session du Comité administratif des 20 et 21 février 2013, une stratégie de placement devra être présentée à la 119^e session du Comité administratif pour l'intégralité du portefeuille de titres alors que le Comité administratif est depuis longtemps parvenu à la conviction qu'il fallait à long terme abandonner les transactions boursières et spéculatives en raison du trop grand risque encouru pour une si petite organisation.

Pour de plus de amples informations, se reporter au Rapport de gestion financière 2012, qui sera adressé aux États membres après son adoption par la 119^e session du Comité administratif (26 et 27 juin 2013).

4. Personnel

Au cours de l'exercice 2012, l'OTIF a enregistré le départ de trois agents et quatre arrivées. Au premier semestre, Mme Marchal et M. Raff sont partis à la retraite. Après une longue maladie, Mme Gaillard est décédée en 2012. M. Leermakers a immédiatement remplacé M. Raff au sein du service Technique. À la fin août 2012 et après avoir précédemment travaillé trois mois comme intérimaire, M. Burri a été engagé dans le service Comptabilité. En septembre, M. Smiljanić a été engagé pour des tâches administratives et la gestion du site internet. Mme Meyer a rejoint l'Organisation en novembre comme chargée de la sécurité, assistante-comptable et gestionnaire du bâtiment.

5. Bâtiment du siège

L'année 2012 a de nouveau été marquée par une diminution des investissements pour le bâtiment ce qui soulève à terme la problématique d'un investissement important de rénovation et non provisionné avec rigueur à ce jour.

