

Bulletin

124^e année : n° 2/2016

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 Départ de M. del Olmo Morand , chef du département juridique
- 4 Départ de M^{me} Galushko, jeune experte
- 5 Témoignage : Çağlar Tabak

COTIF

- 6 L'adhésion de l'Irlande à la COTIF 1999
- 6 Modification de l'article 6, § 7, des RU CIM-Entrée en vigueur le 1^{er} mai 2016
- 7 Le RID désormais disponible en russe

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 7 Les Chemins de fer iraniens publient le RID en persan
- 8 L'atelier ATF à Vienne
- 8 Quand le Secrétariat de l'OTIF accueille des étudiants
- 9 L'atelier « COTIF » à Bakou : un succès unanime

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

COTIF

- 10 Rendre plus rapide et plus cohérente la procédure de révision de la COTIF

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 15 Comment faire de l'interopérabilité une réalité pour les États membres de l'OTIF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 19 Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 14-18 mars 2016)

DROIT DES TRANSPORTS

- 22 Consultation publique de la DG MOVE de la Commission européenne à l'égard du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos:
Valerio Compagnone-OTIF

Bakou / Crédit photo Ziya Mammadov



L'adhésion de l'Irlande au Protocole 1999 est un événement important pour l'Organisation. Outre qu'elle permet l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 pour l'ensemble de l'UE, cette adhésion de l'Irlande, membre de l'OTIF depuis 1970, est porteuse d'un message.

Elle démontre que notre valeur ajoutée réside dans le caractère opérationnel de ce que nous apportons au trafic international et dans la vitalité de notre réglementation.

Pour le transport ferroviaire international, il est plus crucial que jamais de pouvoir « faire réseau ». C'est la mission de l'OTIF. Ce Bulletin reflète

cette volonté d'apporter des outils efficaces pour la constitution d'un réseau intégré et interopérable.

Le transfert de technologie entre le monde de l'internet et le monde des transports est en cours. Il bouleverse notre vision et les travaux du Secrétariat s'inscrivent dans cette mutation comme le démontre la participation à l'atelier du 27 avril 2016 à Vienne co-organisé avec l'Agence ferroviaire européenne au sujet des applications télématiques au service du fret.

Vous trouverez dans cette édition du Bulletin un ensemble d'articles qui illustre la variété de notre apport au rail international.

François Davenne

DÉPART DE M. DEL OLMO MORAND , CHEF DU DÉPARTEMENT JURIDIQUE



Avant d'être nommé à la tête du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, monsieur del Olmo Morand a occupé plusieurs postes à responsabilité en Espagne, que ce soit auprès du gestionnaire de l'infrastructure, ADIF, ou de l'entreprise ferroviaire, RENFE. Il a ainsi notamment été conseiller juridique principal de la RENFE dans le domaine des marchandises, chef des relations internationales et du développement des normes à RENFE, et conseiller juridique principal de l'ADIF pour l'infra-

structure des lignes à haute vitesse. Il a également été avocat à la Cour et est membre du Barreau de Madrid.

Monsieur del Olmo Morand a aussi été très actif au niveau international. Il a participé depuis 1989 aux diverses évolutions de l'OTIF et de la COTIF. Il a ainsi été à de multiples reprises membre du Comité administratif dont il notamment a assumé la présidence entre 2006 et 2009. Il a également représenté l'Espagne pendant de longues années au sein de la Commission de révision et de l'Assemblée générale, qu'il a présidée en septembre 2012. Il a enfin été arbitre de l'Espagne auprès du tribunal arbitral de l'OTIF.

Monsieur del Olmo Morand a pris ses fonctions de chef du département juridique du Secrétariat de l'OTIF pour trois années, le 1^{er} mai 2013. Au cours de ces trois années, il a avant tout accompagné la révision de la COTIF et de ses appendices et les modifications adoptées par la 25^e session de la Commission de révision en juin 2014 et la 12^e Assemblée générale en septembre 2015.

Monsieur del Olmo Morand poursuivra son parcours professionnel en Espagne. Le Secrétariat de l'OTIF souhaite à monsieur del Olmo Morand pleine réussite dans sa future vie professionnelle et personnelle.

Iris Gries

DÉPART DE M^{me} GALUSHKO, JEUNE EXPERTE



Après vingt-quatre mois de stage, M^{me} Dariia Galushko, jeune experte de nationalité ukrainienne, a quitté le Secrétariat de l'OTIF à la fin du mois d'avril afin de suivre un complément de formation universitaire en marketing en Suisse. Avant d'entrer dans la vie active au sein de l'administration ferroviaire nationale ukrainienne, elle a étudié les sciences économiques et des transports à l'université d'État de Kiev et obtenu un master en organisation des transports ferroviaires. D'abord intégrée au département juridique, M^{me} Galushko a ensuite rejoint le département du RID.

À son premier poste, M^{me} Galushko a été chargée de mener une étude sur la facilitation ferroviaire (étude sur les corridors). L'objectif était d'identifier

les obstacles à un trafic ferroviaire international sans solution de continuité et d'examiner comment, dans le cadre de ses compétences, l'OTIF pouvait davantage contribuer à la facilitation du trafic ferroviaire. Cette étude est disponible sur le site internet de l'OTIF.

M^{me} Galushko a participé à de nombreuses réunions des organes de l'OTIF chargés de réviser les différentes parties de la COTIF (groupes de travail CIM et CUI, Commission de révision, Assemblée générale). Elle a également travaillé dans le domaine des transports multimodaux (fer-mer) et a pris part aux réunions du CIT (groupe de travail et commission sur la multimodalité). Au cours de son stage à l'OTIF, M^{me} Galushko a pu découvrir les activités de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies grâce à sa participation aux travaux d'harmonisation du droit ferroviaire. Elle a également eu l'opportunité de

présenter son étude sur les corridors au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU.

Dans la seconde moitié de son stage, M^{me} Galushko a eu pour tâche d'établir la version russe du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Publié par l'OTIF en allemand, anglais et français, le RID compte plus de 1 000 pages de prescriptions applicables au transport international de marchandises dangereuses par le rail. Depuis 2012, des travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS) de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), qui s'applique en Europe de l'Est et en Asie, sont menés en vue de faciliter le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre les deux régimes juridiques. L'annexe 2

du SMGS étant publiée en russe et en chinois, il semblait judicieux, aux fins de l'harmonisation, que le RID existe également en russe.

Les connaissances de M^{me} Galushko en russe, en anglais et en allemand

ont été un atout majeur dans ce travail. En plus de ses activités dans les départements juridique et RID, M^{me} Galushko s'est également engagée dans la vie du Secrétariat en offrant des cours de russe qui ont suscité un vif intérêt chez ses collègues.

Le Secrétariat de l'OTIF souhaite à M^{me} Galushko une grande réussite pour la suite de sa carrière professionnelle.

*Eva Hammerschmiedová &
Jochen Conrad*

TÉMOIGNAGE : ÇAĞLAR TABAK



Depuis le 11 février 2016, je participe au programme de formation d'experts de l'OTIF. Ingénieur civil, je travaille pour la direction générale de la réglementation

du transport ferroviaire (DGRR) du ministère turc des transports, des affaires maritimes et des communications. Parallèlement, je suis docteur en génie des transports et de la logistique à l'université Gazi. Avant de venir en Suisse, je travaillais à la préparation de spécifications techniques pour un plan directeur logistique couvrant l'ensemble de la Turquie. J'ai également participé à des groupes de travail de la DGRR consacrés à la préparation du règlement sur les passages à niveau, au projet de règlement sur la sécurité des transports ferroviaires, à l'organisation du 11^e Forum des transports, des affaires maritimes et des communications comme secrétaire et à la préparation du projet de règlement sur la planification de l'emplace-

ment et des capacités des villages, centres et pôles de fret en Turquie. Lorsque j'ai appris que j'allais être un nouveau candidat au programme de formation de l'OTIF, je m'en suis réjoui car cela allait me permettre d'améliorer mes connaissances du système ferroviaire international. Mon stage s'est déroulé du 11 février au 10 juin, ce qui m'a permis de participer à la 28^e session du groupe de travail technique permanent (WG TECH), ainsi qu'à la 9^e session de la Commission d'experts techniques (CTE).

Je voudrais ici remercier tout le monde et en particulier M. Bas Leermakers et M. Dragan Nešić grâce auxquels j'ai pu rapidement m'adapter à la vie à Berne et au travail à l'OTIF.

Pendant mon stage, j'ai étudié et préparé un rapport sur la manière dont les dispositions internationales pour l'interopérabilité et la sécurité en trafic international pourraient être utiles à la Turquie. Lorsque je suis arrivé, l'équipe de l'OTIF m'a aidé à comprendre le champ d'application

de la COTIF et de ses appendices et le domaine d'activité de l'OTIF. J'ai clairement saisi ce que je devais faire et par où je devais commencer : lire les appendices à la COTIF puis, avec l'aide de mes collègues, étudier tous les articles afin de disposer de la meilleure compréhension possible de la COTIF lorsque je rentrerai en Turquie. Ce stage m'a également beaucoup apporté pour mon doctorat. D'un côté, je tente de comprendre comment la COTIF et ses appendices sont mis en œuvre, en particulier en Turquie ; de l'autre, j'aimerais organiser en Turquie une conférence internationale sur la COTIF et l'interopérabilité, avec le soutien de mes collègues. Cela sera particulièrement intéressant puisque la Turquie forme un pont entre l'Est et l'Ouest et que la COTIF y est un instrument important pour l'exploitation ferroviaire. Le but de la conférence est d'inviter des intervenants non seulement de l'OTIF mais aussi d'autres organisations actives dans le secteur ferroviaire international. En résumé, il fait bon être à l'OTIF !

Çağlar Tabak

L'ADHÉSION DE L'IRLANDE À LA COTIF 1999

Le 14 avril 2016 à Berne, son Excellence l'ambassadeur d'Irlande en Suisse, M. Breifne O'Reilly, a remis au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. François Davenne, l'instrument d'adhésion au Protocole 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaire (COTIF) du 9 mai 1980, signé à Dublin par M. Charles Flanagan, ministre des affaires étrangères et du commerce extérieur.

La remise de l'instrument d'adhésion entraîne ipso facto l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 et de ses sept appendices en Irlande et précisément sur le réseau ferré irlandais. Ce dernier compte près de 1 900 kilomètres de voies avec un écartement de 1 600 mm (soit 5 pieds et 3 pouces).

De plus, cette adhésion au Protocole 1999 a pour conséquence l'inclusion du chapitre Irlande dans les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM 1999. Les règles



uniformes concernant les contrats de transport international ferroviaire des voyageurs et des marchandises de la COTIF 1999 s'appliquent ainsi sur les lignes CIV Dun Laoghaire – Holyhead, Dublin Port – Holyhead, Rosslare –

Fishguard ainsi que. Sur la ligne CIM Dublin – Liverpool (Seaforth).

L'Irlande est membre de l'Organisation depuis 1970 et le Secrétariat se félicite de cette adhésion.

MODIFICATION DE L'ARTICLE 6, § 7, DES RU CIM - ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{ER} MAI 2016

La modification de l'article 6, § 7, des RU CIM est une modification d'ordre rédactionnelle consistant à remplacer, dans le libellé de cette disposition, le terme « Communauté européenne » par celui de « Union européenne » pour tenir compte de la nouvelle dénomination de la Communauté européenne depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne.

Cette modification rédactionnelle a

été adoptée par voie de procédure écrite par la Commission de révision, le 20 avril 2015. Elle est entrée en vigueur pour tous les États membres, le 1^{er} mai 2016.

Dans le cycle des modifications de la COTIF et de ses appendices lancées en 2014, il s'agit de la dernière des modifications relevant de la compétence de la Commission de révision (article 34, de la COTIF) à entrer en vigueur.

Pour pouvoir entrer en vigueur, les modifications de la COTIF et de ses appendices adoptées par la 12^e Assemblée générale en 2015 devront, quant à elles, être approuvées selon une procédure de révision plus classique, puisque ces modifications doivent être approuvées par les États membres en application de leur droit interne (article 34, de la COTIF).

Iris Gries

LE RID DÉSORMAIS DISPONIBLE EN RUSSE

Le 1^{er} juin 2016 a été publiée sur le site Internet de l'OTIF la version russe de l'édition 2015 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Cette publication marque un nouveau jalon dans les travaux d'harmonisation entre le RID et l'annexe 2 de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS)

de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

Publié jusqu'à présent par l'OTIF en allemand, anglais et français, le RID compte plus de 1 000 pages de prescriptions applicables au transport international de marchandises dangereuses par le rail. Depuis 2012, des travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 du SMGS, qui s'applique

en Europe de l'Est et en Asie, sont menés en vue de faciliter le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre les deux régimes juridiques. L'annexe 2 du SMGS n'étant publiée qu'en russe et en chinois, la traduction du RID en russe va grandement faciliter cette harmonisation.

Katarina Guricová

LES CHEMINS DE FER IRANIENS PUBLIENT LE RID EN PERSAN

Article transmis par les RAI

La République islamique d'Iran, membre actif de l'OTIF, et les Chemins de fer iraniens (RAI) se plient à la réglementation de l'OTIF en trafic international et appliquent les sept appendices à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Afin que les experts des RAI soient à même de comprendre en tout point la teneur du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), le Bureau des affaires internationales a traduit sa version 2015 en persan et en a publié et distribué les trois volumes à toutes les divisions des RAI.

Les RAI font partie du ministère de la route et du développement urbain de la République islamique d'Iran. Ils

comptent actuellement 10 500 km de lignes ferroviaires et 9 000 autres kilomètres sont en construction.

En termes d'intensification du trafic, l'objectif à moyen terme pour 2021 est de faire monter la part du ferroviaire à 30 % pour le fret et 18 % pour le transport de voyageurs.

Dans ce cadre, les RAI prévoient de passer de 27 millions de voyageurs transportés à environ 34 millions, avec 1 801 voitures supplémentaires, et projettent une augmentation du tonnage des marchandises transportées de 34 millions à 91 millions avec l'ajout de 12 000 wagons au parc existant.

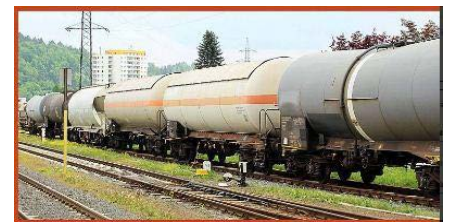
Azadeh Poursaddami



RID

سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی ریلی (OTIF)

RID ۲۰۱۵



ضمیمه C: مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک با راه آهن (COTIF)

دی ماه ۱۳۹۴

جلد ۳

L'ATELIER ATF À VIENNE

Le 27 avril 2016, le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence ferroviaire européenne ont organisé un atelier sur l'introduction du cadre général des applications télématiques au service du fret (ATF), qui a eu lieu dans les locaux du bureau commun de RailNetEurope (RNE) à Vienne. Des représentants d'autorités compétentes, d'entreprises privées et d'entreprises de logistique venus de Bosnie-Herzégovine, de Bulgarie, des Pays-Bas, de Serbie, de Suisse et de Turquie y ont participé, ainsi que des organisations qui coopèrent étroitement avec le Secrétariat de l'OTIF, à savoir l'Union internationale des wagons privés (UIP), RailData, l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) et le groupe sectoriel commun des EF et GI sur la télématique.

L'atelier s'inscrit dans le débat de fond actuel sur la nécessité de transposer ou non les spécifications ATF du côté de l'OTIF. Il a permis de mieux faire connaître les spécifications ATF et d'expliquer les principes et avanta-

ges de la STI ATF aux États de l'OTIF non membres de l'UE en analysant la teneur, l'expérience des utilisateurs ainsi que la faisabilité de son application et ses avantages.

Les principales communications des intervenants ont été les suivantes :

- La STI ATF devrait être transposée en une PTU qui renverrait aux appendices publiés et régulièrement mis à jour sur le site de l'Agence ferroviaire européenne, notamment le modèle de données et de message au format XML.
- La mise en application devrait être volontaire pour les États de l'OTIF non membres de l'UE : ils devraient passer progressivement à la technologie, aux processus et aux protocoles ATF et les éventuels investissements et évolutions informatiques dans le cadre de la PTU ATF devraient être harmonisés et compatibles afin de faciliter le trafic ferroviaire international.

- De nombreuses solutions disponibles sur le marché peuvent aider à mettre en œuvre la STI ATF de manière efficace.

- Le Secrétariat de l'OTIF pourrait devenir membre du groupe de coordination pour la STI ATF et permettre ainsi aux États de l'OTIF non membres de l'UE d'en influencer les futurs développements.

Les participants se sont également montrés intéressés par les obligations et responsabilités des acteurs liés aux ATF, à savoir les détenteurs, entreprises ferroviaires et entités chargées de l'entretien, et souhaitent que d'autres ateliers similaires aient lieu à l'avenir.

Dans l'ensemble, l'atelier a montré que la mise en œuvre des ATF est susceptible de grandement accroître l'efficacité et la coordination internationale du fret ferroviaire.

Dragan Nešić

QUAND LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF ACCUEILLE DES ÉTUDIANTS

L'Institut de droit économique international et européen de l'université de Berne, dans le cadre de ses cours obligatoires, accueille un module « *European and International Rail Transport Law* » dirigé par M. Erik Evtimov, également suppléant du Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT). Ce cours a pour objet de présenter le droit des transports ferroviaires à l'international et en Europe.

Depuis deux ans maintenant, Erik Evtimov souhaite donner au cours théorique une incarnation concrète. C'est ainsi que le lundi 9 mai 2016, il est venu rendre visite au Secrétariat de l'OTIF accompagné d'une partie de ses étudiants. Accueillis par

le Secrétaire général et le département technique de l'OTIF, ceux-ci ont pu poser différentes questions et voir le lieu où la Convention relative

aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) a été conçue et est régulièrement adaptée.



L'ATELIER « COTIF » À BAKOU : UN SUCCÈS UNANIME

En novembre 2015, l'Azerbaïdjan devenait le 50^e État membre de l'OTIF. Dans le même temps, les autorités du pays, les Chemins de fer azerbaïdjanais (ADY) et l'OTIF se mettaient d'accord pour co-organiser un atelier post-accession, l'objectif étant de donner les clés d'application des appendices de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et d'échanger sur les bonnes pratiques avec notamment la collaboration du Comité international des transports ferroviaires (CIT).

Pour ce faire, l'atelier « Voyageurs, fret et marchandises dangereuses : comment appliquer et mettre en œuvre la COTIF et ses appendices » des 2 et 3 mai 2016 à Bakou a réuni, outre les experts et représentants de l'OTIF et du CIT, une grande diversité d'intervenants venus d'Azerbaïdjan, de Géorgie, de Turquie et d'Ukraine :

M. Igbal Huseynov, vice-président des Chemins de fer azerbaïdjanais, M. Guram Guramishvili, vice-directeur général des Chemins de fer géorgiens, M^{me} Nevin Kaygısız, chef de section suppléante, département du fret des Chemins de fer de la République de Turquie (TCDD),

M. Akif Mustafayev, représentant permanent (secrétaire national) de la Commission intergouvernementale du TRACECA en Azerbaïdjan,

M. Howard Rosen, président du Rail Working Group,

M. Yuriy Merkulov, directeur du département commercial des Chemins de fer ukrainiens (Ukrzaliznytsia).

La diversité des participants était également au rendez-vous : agents ministériels et acteurs du secteur privé.

À l'issue des deux jours, une table ronde a été organisée avec les participants afin de recueillir leurs impressions et leurs opinions sur la qualité de l'atelier et des interventions. Il en est ressorti une grande satisfaction unanime. Tout d'abord, la compagnie des chemins de fer d'Azerbaïdjan (ADY) a organisé l'atelier d'une main de maître et son accueil des participants et intervenants a été très chaleureux ; ensuite, il existait une alternance entre présentations théoriques des instruments juridiques et présentations pratiques de leur application concrète ; enfin, des conclusions communes ont émergées :

- Les chemins de fer de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie devraient coordonner leurs activités pour la mise en œuvre des CIM et CIV (appendices A et B à la COTIF) avant d'ouvrir la ligne Bakou-Tbilissi-Kars et organiser une formation pratique pour leurs experts nationaux

avec les TCDD et Ukrzaliznytsia.

- En plus de cette formation, un séminaire pratique pourrait être organisé afin d'établir une feuille de route pour cette mise en œuvre. L'OTIF et le CIT apporteraient leur concours.
- La question des contrôles aux frontières sur la ligne Bakou-Tbilissi-Kars devrait être discutée avec les autorités douanières azerbaïdjanaises, géorgiennes et turques, idéalement pour mettre en place un contrôle origine/destination sur le modèle de la lettre de voiture CIM (art. 6, § 7, CIM – appendice B à la COTIF) qui prévaut au sein de l'Union européenne. Dans ce cadre, les TCDD livreront un règlement type pour les arrangements pratiques concernant le franchissement de la frontière turco-géorgienne (gare d'échange, livraison de wagons, etc.).
- Un tarif pour le transport de voyageurs et de marchandises devrait être fixé pour la circulation sur la ligne Bakou-Tbilissi-Kars.

Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement les co-organisateur de l'atelier et se félicite d'offrir ses services à ses États membres.



RENDRE PLUS RAPIDE ET PLUS COHÉRENTE LA PROCÉDURE DE RÉVISION DE LA COTIF

Le programme de travail 2016-2017 prévoit que « dans l'optique de permettre une mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la COTIF et à ses appendices, le service juridique entreprendra une étude sur la faisabilité d'une adaptation de l'article 34, de la COTIF, qui permette l'application des modifications votées à l'Assemblée générale dans un délai fixe ».

À la fois pour lancer l'étude sur la faisabilité d'une adaptation de l'article 34 de la COTIF et pour accompagner efficacement l'entrée en vigueur des modifications décidées par la 12^e Assemblée générale, le département juridique a jugé utile de procéder à une première analyse de la procédure de révision de la COTIF et des simplifications déjà réalisées au cours des deux dernières révisions, avant d'aborder la question de la pratique que suivra le dépositaire en ce qui concerne les notifications et les déclarations prévues à l'article 34 de la COTIF 1999.

Les efforts pour simplifier le système de la révision mis en place actuellement dans la COTIF remontent à la 3^e Conférence de révision, de la Convention CIM¹ (1923/1924). C'est lors de cette Conférence que l'annexe I² à la Convention CIM fut soumise à une procédure de révision simple et rapide, la Conférence ayant constaté « qu'il était de toute nécessité que les dispositions de l'Annexe I tiennent compte des progrès constants des sciences techniques, et qu'elles soient fréquemment révisées et remaniées en conséquence ». Cette procédure permettait de rendre exécutoires au plus tôt les modifications de l'annexe I, tout en évitant les formes longues et solennelles prescrites pour les modifications des autres parties de la Convention CIM.

Depuis lors, deux systèmes de révision s'appliquent à ce qui est devenu la COTIF et ses appendices :

- Le système de révision plus « classique » en droit international public pour la modification des dispositions fondamentales qui relèvent de la compétence de l'Assemblée générale, et qui en raison de leur importance sont dans beaucoup d'États du domaine législatif.
- Le système de révision dit simplifié ou accéléré de la modification des dispositions « non essentielles » ou plus « techniques » dans un sens large, qui relèvent de la compétence de la Commission de révision, et qui dans les États rentrent plutôt dans le domaine du pouvoir réglementaire.

Lors de la révision qui a conduit à l'adoption du Protocole 1999, la question de la révision a une fois de plus fait l'objet de longues discussions dans le but d'étendre la compétence de la Commission de révision et donc de permettre une simplification aussi étendue que possible de la procédure de révision.

Les dispositions pertinentes finalement adoptées de la COTIF 1999 renoncent en partie au système de révision jusqu'alors appliqué par les dispositions correspondantes de la COTIF 1980, sans toutefois aller aussi loin que la simplification plus étendue initialement suggérée par le Secrétariat de l'OTIF.

Quoi qu'il en soit, les modifications de la COTIF et de ses appendices décidées par la 12^e Assemblée générale sont les premières modi-

fications adoptées sous le système de révision mis en place par l'article 34, de la COTIF, ce qui pose non seulement pour les États membres de l'OTIF, mais aussi pour le Secrétaire de l'OTIF un certain nombre de questions concrètes pour sa mise en œuvre.

I. Procédure de révision de la COTIF

1. Sous le régime de la COTIF 1980

La procédure relative aux modifications relevant de la compétence de l'Assemblée générale était régie par l'article 20 de la COTIF 1980. Elle était nettement plus formelle que celle prévue actuellement. Cette procédure prévoyait en effet que :

- les modifications décidées par l'Assemblée générale devaient être consignées dans un protocole. Deux protocoles furent adoptés sous ce régime : le Protocole du 20 décembre 1990 et le Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) ;
- le Protocole devait être signé par les représentants des États membres. Il prévoyait par ailleurs des dispositions finales relatives à sa « Signature, ratification, acceptation, approbation », à son « Entrée en vigueur », à l'« Adhésion » au Protocole et son « rapport avec la COTIF en vigueur » ;
- le Protocole était ensuite soumis à ratification, acceptation ou approbation par les États membres ;
- les instruments de ratification,

¹ Alors la « Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer »

² À savoir les « Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions », actuellement le « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » (RID - Appendice C à la COTIF).

d'acceptation ou d'approbation devaient être déposés auprès du gouvernement dépositaire, à savoir le gouvernement suisse pour ce qui est du Protocole de 1990, puis le dépositaire provisoire (OTIF) pour ce qui est du Protocole de 1999 (article 2 du Protocole de 1999) ;

- les modifications entraient en vigueur automatiquement à l'expiration d'un délai déterminé après leur ratification, acceptation ou approbation par plus des deux tiers des États membres.

En son temps, cette procédure était toutefois considérée comme un pas en avant sur le chemin de la simplification par rapport à la réglementation existant auparavant en ce qu'elle présentait les avantages suivants :

- abandon des révisions générales tenues périodiquement: la Convention de 1980 ne devait donc plus être intégralement remaniée à intervalles réguliers. En d'autres termes, et selon les besoins, il était désormais possible de ne décider que de modifications de dispositions isolées de la Convention ;
- en raison d'une séparation judiciaire des compétences, l'Assemblée générale n'avait plus à traiter, en principe, les textes plus « techniques » soumis à la procédure de révision simplifiée relevant de la compétence de la Commission de révision (article 21 de la COTIF 1980) ;
- pour ce qui était des décisions de l'Assemblée générale, qui devaient être ratifiées, acceptées ou approuvées, les organes étatiques compétents, notamment les parlements, n'étaient désormais confrontés qu'à des textes relativement courts et ne devaient donc plus, comme par le passé, approuver des conventions intégrales, ce qui aurait, selon les attentes exprimées à l'époque, dû raccourcir

considérablement la durée de la procédure ;

- la mise en vigueur automatique des décisions de l'Assemblée générale à l'expiration d'un délai déterminé après leur ratification, acceptation ou approbation par deux tiers des États membres devait aussi diminuer le laps de temps entre la prise des décisions et leur mise en vigueur.

2. Travaux de révision de la COTIF 1980

Dans son projet du 30 août 1996, le Secrétariat de l'OTIF a proposé une renonciation totale au système pesant de l'article 20, § 1 et 2, de la COTIF 1980 exigeant une procédure de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

En effet, les expériences acquises avec la mise en vigueur de la COTIF du 8 mai 1980 (entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985) et du Protocole du 20 décembre 1990 (modifications entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1996) justifiaient à son avis cette modification fondamentale. C'est la raison pour laquelle il a proposé de prévoir une réglementation qui se basait sur l'article 62, de la Convention de Genève du 6 mars 1948 sur la création de l'OMI.

La proposition initiale du Secrétariat de l'OTIF n'a pas été retenue. **Les arguments** suivants ont été évoqués **contre** la simplification qui permettait de ne plus soumettre obligatoirement les décisions de l'Assemblée générale à une procédure de ratification, d'acceptation ou d'approbation :

- Les modifications importantes ou celles ayant trait aux dispositions de droit civil, et notamment les principes en matière de responsabilité, devraient être soumises à la ratification ; il s'agit de matières qui dans certains États membres doivent être réglées au niveau des

lois et nécessitent donc une adoption par le parlement, comme par exemple les dispositions relatives au fondement de la responsabilité, à la charge de la preuve, au champ d'application, aux dommages-intérêts, à la prescription, à l'extinction des droits ainsi qu'au for. Si les dispositions relatives à ces questions relevaient de la compétence de la Commission de révision, le délai de mise en vigueur (12 mois)³ de ces dispositions au niveau national serait trop court pour transposer ces dispositions en droit national.

- Les modifications apportées à une convention qui a fait l'objet d'une ratification nécessitent une nouvelle ratification.
- Un délai trop court (12 mois) pour appliquer les décisions, en particulier en raison du fait que le droit national de certains États prescrit une ratification et que donc les modifications devaient être soumises au parlement pour approbation, contraindrait les États concernés à se prononcer contre la modification de ces dispositions en raison d'impératifs dictés par le droit constitutionnel, alors même qu'ils approuveraient la modification quant au fond.
- L'approbation des modifications par un État membre devait toujours être explicite et son silence ne devait pas pouvoir être interprété comme un accord.

La Commission de révision a cependant retenu les **principes** suivants à suivre dans le cadre de la poursuite des travaux de révision :

- Il convenait de maintenir des procédures de révisions distinctes en fonction des compétences (Assemblée générale/Commission de révision/Commission d'experts du RID/autres Commissions) .

³ Voir article 35, § 3, de la COTIF 1999 (Décisions de la Commission de révision).

- La réglementation devait exclure, dans la mesure du possible, que deux ou plusieurs versions de la Convention de base ou des appendices soient en vigueur en même temps .
- La réglementation devait être conçue de la manière la plus souple possible. Il fallait cependant respecter les limites posées par des dispositions constitutionnelles de certains États membres, afin de ne pas les contraindre soit à accepter une modification qu'ils ne souhaitent pas, soit à se retirer de l'OTIF.

Compte tenu de ces arguments, la disposition finalement adoptée (article 34, de la COTIF 1999) prévoit que **les modifications décidées par l'Assemblée générale restent soumises à une approbation par les États membres.**

3. Sous le régime de la COTIF 1999

La procédure relative aux modifications relevant de la compétence de l'Assemblée générale est régie par l'article 34 de la COTIF 1999.

La procédure applicable sous le régime de la COTIF 1999 a été simplifiée par rapport à celle prévue dans la COTIF 1980 :

- Les modifications décidées par l'Assemblée générale ne doivent plus être consignées dans un Protocole, signé par les États membres et soumis obligatoirement à ratification, acceptation ou approbation.
- Les modifications décidées par l'Assemblée générale restent néanmoins soumises à une **approbation par les États membres**, les modalités d'approbation étant **déterminées par le droit constitutionnel** de chaque État membre.
- L'approbation des modifications par les États membres tout comme les déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications doivent être no-

tifiées au Secrétaire général ; l'approbation des modifications par un État membre ou la **déclaration** aux termes de laquelle il ne les approuve pas doivent donc être **explicites.**

- Les modifications des appendices (approbation par la moitié des États membres) peuvent entrer en vigueur plus rapidement que les modifications de la Convention proprement dite (approbation par les deux-tiers des États membres).
- Les modifications **entrent en vigueur douze mois après leur approbation pour tous les États membres, à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration** aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications. Les États membres ne doivent donc pas accepter une modification qu'ils ne souhaitent pas, mais ils doivent explicitement le faire savoir avant l'entrée en vigueur de cette modification.

- L'application du ou des appendices concernés est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions pour le trafic avec et entre les États membres qui ont déclarés dans les délais impartis qu'ils n'approuvaient pas les modifications. Ce système permet de garantir l'uniformité du droit de transport international en évitant l'application simultanée de plusieurs versions des Règles uniformes entre différents États membres.

II. Pratique du dépositaire : notifications et déclarations des États membres prévues à l'article 34 de la COTIF

Les modifications décidées en 1999 par la 5^e Assemblée générale à Vilnius sont entrées en vigueur en application du régime de la COTIF 1980, qui prévoyait notamment le dépôt par les États membres d'« instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation » (voir également article 3 du Protocole 1999). La pratique à suivre par le dépositaire ne soulevait

donc pas de questions particulières quant à sa mise en œuvre, puisqu'il s'agissait d'une pratique classique en droit international public.

En application de l'article 34, de la COTIF 1999, et comme développé ci-dessus, les modifications relevant de la compétence de l'Assemblée générale doivent être approuvées par les États membres, qui doivent adresser au Secrétaire général :

- **leurs notifications** concernant l'approbation des modifications, et le cas échéant
- **les déclarations** aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications.

En tant que dépositaire de la COTIF (article 36, de la COTIF), le Secrétaire général s'est jusqu'à présent essentiellement basé sur la pratique suivie en la matière par le Secrétaire général de l'ONU.

Il paraît donc justifié de s'interroger sur la pratique à suivre en ce qui concerne les notifications et les déclarations des États membres prévues à l'article 34, de la COTIF.

Si aucune forme particulière n'est prescrite pour les notifications et les déclarations, la question essentielle qui se pose en l'occurrence est celle des autorités compétentes pour les signer.

1. Notification des États membres concernant l'approbation des modifications

Les termes de « ratification », « acceptation », et « approbation » s'entendent, selon le cas, de l'acte international ainsi dénommé par lequel un État établit sur le plan international son consentement à être lié.

Il convient de souligner que l'acte de ratification, d'acceptation ou d'approbation au niveau national, qu'un État peut être requis d'accomplir selon ses propres lois constitutionnelles avant de consentir à être lié sur le plan international, n'est pas suffisant pour

établir le consentement de cet État à être lié au niveau international.

Ce consentement à être lié sur le plan international s'exprimera dans le cadre de la révision de la COTIF relevant de la compétence de l'Assemblée générale par la **notification** que les États adressent au Secrétaire général **concernant l'approbation des modifications** de la Convention et de ses appendices décidées par l'Assemblée générale.

D'une manière générale, le terme de « notification » peut avoir des significations différentes :

- Les « notifications » peuvent avoir simplement pour objet de **fournir des renseignements requis par une Convention**. Dans ce cas, un État communique certains faits ou certains événements ayant une importance juridique. Elles n'ont alors pas un effet juridique similaire à celui d'une déclaration ou d'une réserve et n'ont pas à être signées par l'une des trois autorités compétentes que sont le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères ou une personne qui a reçu à cet effet des pleins pouvoirs de l'une de ces trois autorités qualifiées.
- Les « notifications » sont souvent aussi **assimilables à des instruments** en ce sens qu'il s'agit d'instruments **par lesquels l'État exprime son consentement à être lié au niveau international**, qui lient l'État au même titre qu'un instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion. Dans ce cas, elles doivent être signées par l'une des trois autorités compétentes que sont le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères ou une personne qui a reçu à cet effet des pleins pouvoirs de l'une de ces trois autorités qualifiées. Cette pratique tient compte de l'importance que revêtent alors ces notifications qui lient l'État auteur, et qui ont pour effet d'élargir ou de modifier les engagements de cet État, au même

titre qu'un instrument d'adhésion.

En fait, il est de plus en plus souvent recouru à la notification pour exprimer le consentement définitif. Au lieu de procéder à un échange de documents ou à un dépôt, les États peuvent se borner à notifier leur consentement à l'autre partie ou au depositaire, ce que permet aussi la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités (Article 16, lettre c). Toutefois, tous les autres actes et instruments se rapportant à la vie d'un traité peuvent aussi faire l'objet de notifications.

Pour le depositaire se pose donc la question de savoir si les notifications concernant l'approbation par les États membres des modifications de la Convention proprement dite ou celles des appendices décidées par l'Assemblée générale constituent :

- des notifications ayant simplement pour objet de fournir des renseignements requis par la Convention, auquel cas, les notifications d'approbation n'ont pas à être signées par l'une des trois autorités compétentes qualifiées (chef d'État, chef de gouvernement ou ministre des Affaires étrangères) ou encore par une personne qui a reçu à cet effet des pleins pouvoirs de l'une de ces trois autorités qualifiées,

ou bien

- des notifications assimilables à des instruments par lesquels l'État exprime son consentement à être lié au niveau international, auquel cas, les notifications d'approbation doivent être signées par l'une des trois autorités compétentes qualifiées mentionnées ci-dessus ou encore par une personne qui a reçu à cet effet des pleins pouvoirs de l'une de ces trois autorités qualifiées.

2. Les déclarations des États membres aux termes desquelles ils n'approuvent pas les modifications
Quel que soit son nom ou sa désignation, une déclaration faite par un État qui vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions

d'une convention dans leur application à cet État est assimilable à une « réserve » et le Secrétaire général de l'ONU la traite en conséquence. Une réserve peut permettre à l'État qui la formule à participer à une convention à laquelle il ne voudrait ou ne pourrait pas participer autrement.

Ces déclarations entraînent des droits et des obligations juridiques pour ceux qui les formulent. Elles doivent de ce fait être signées par l'une des trois autorités qualifiées que sont le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères ou une personne qui a reçu à cet effet des pleins pouvoirs de l'une de ces trois autorités qualifiées.

3. Pratique suivie par le depositaire
Contrairement aux modifications de la Convention elle-même ou des appendices décidées par la Commission de révision, par la Commission d'experts du RID ou encore par la Commission d'experts techniques, les modifications décidées par l'Assemblée générale requièrent, pour pouvoir entrer en vigueur, que les États membres adressent au Secrétaire général leurs **notifications concernant l'approbation** de ces modifications. En d'autres termes, par cette notification, les États membres expriment **explicitement** leur approbation des modifications adoptées par l'Assemblée générale.

Les notifications prévues à l'article 34, de la COTIF sont donc des notifications assimilables à des instruments par lesquels l'État exprime son consentement à être lié au niveau international par les modifications à la COTIF et à ses appendices adoptées par l'Assemblée générale.

Les **déclarations** mentionnées à l'article 34, de la COTIF sont par ailleurs manifestement assimilables à des réserves en ce sens qu'elles ont, selon le cas, pour effet :

- d'écarter l'application des modifications de la Convention proprement dite ou des modifications

des appendices décidées par l'Assemblée générale dans les États membres qui ont formulé une telle déclaration ;

- de suspendre l'application de l'appendice concerné, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions des modifications, pour le trafic avec et entre les États membres qui ont formulé une telle déclaration.

Les notifications et les déclarations mentionnées à l'article 34 de la COTIF font partie d'un seul et même système de révision et seront donc logiquement traitées de manière identique par le dépositaire. Elles doivent être

signées par le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères ou une personne qui a reçu à cet effet des pleins pouvoirs de l'une de ces trois autorités qualifiées. Ainsi, par exemple, un ambassadeur pourrait signer la notification et ou la déclaration, à condition qu'il communique en même temps ses pleins pouvoirs au Secrétaire général. Un ministre autre que le ministre des affaires étrangères, comme par exemple le ministre chargé des transports pourrait aussi être l'une des personnes ayant reçu des pleins pouvoirs à cet effet.

Pour accompagner efficacement l'entrée en vigueur des modifica-

tions décidées par la 12^e Assemblée générale dans l'ensemble des États membres de l'OTIF, le département juridique a notamment lancé un **premier sondage des procédures nationales d'approbation**.

C'est également sur cette base que le département juridique entreprendra l'étude sur la faisabilité d'une adaptation de l'article 34 de la COTIF mentionnée dans le programme de travail 2016-2017.

Iris Gries

COMMENT FAIRE DE L'INTEROPÉRABILITÉ UNE RÉALITÉ POUR LES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

Afin de s'adapter au progrès technologique et à la nécessité croissante d'un trafic ferroviaire international efficace, l'OTIF et son secrétariat recherchent continuellement des solutions pour améliorer et développer les règles découlant de la COTIF. Bien qu'elle porte traditionnellement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, la COTIF pourrait également s'étendre aux trains complets franchissant les frontières et donc à l'interopérabilité, mode d'exploitation qui peut largement accroître l'efficacité du transport ferroviaire, mais nécessite une harmonisation internationale en profondeur de la réglementation.

Introduction

Instrument multilatéral accompagnant les États, les acteurs du rail et les clients pour le trafic ferroviaire international, la COTIF couvre les contrats de transport, les conditions contractuelles d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure, les règles pour le transport de marchandises dangereuses et les exigences pour l'admission et l'utilisation internationales des véhicules. Elle régit donc pleinement l'échange international de wagons et de voitures.

En revanche, la COTIF ne prévoit pas toutes les exigences juridiques nécessaires pour l'exploitation internationale

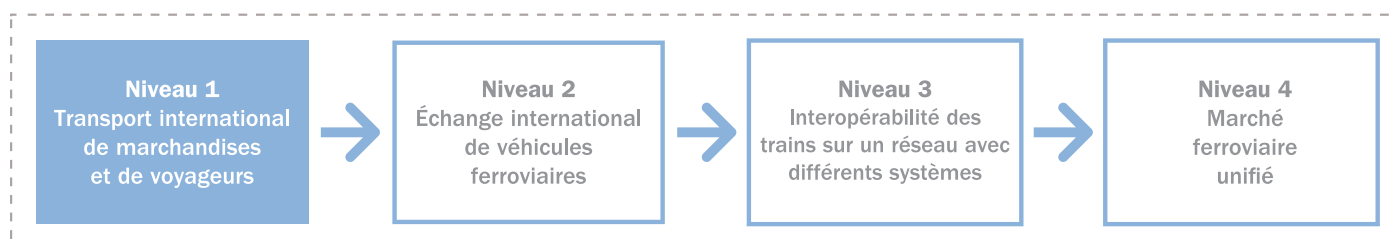
de trains complets. Ce type particulier de trafic ferroviaire international, dans lequel une entreprise ferroviaire fait circuler ses trains sur l'infrastructure ferroviaire d'un État étranger, est appelé « interopérabilité ». L'interopérabilité est l'un des principes sur lequel est fondée la politique ferroviaire commune de l'UE, qui vise à rendre les chemins de fer plus efficaces et plus axés sur les clients. En dehors de l'UE, l'interopérabilité pourrait aider les États à accroître la valeur ajoutée de leurs systèmes ferroviaires.

Eu égard aux dispositions actuelles de la COTIF, quelles exigences sont encore nécessaires pour qu'elle inclue également l'interopérabilité ?

Les quatre niveaux du modèle d'harmonisation ferroviaire internationale

Les systèmes ferroviaires qui s'appuient sur la COTIF pour les relations internationales peuvent être envisagés comme un réseau de systèmes nationaux connectés mais distincts qui échangent des voyageurs, marchandises, véhicules et trains. Ce réseau pourrait être modélisé selon des niveaux virtuels où l'harmonisation à haut niveau permettrait un trafic international plus fluide et harmonisé, mais imposerait également une réglementation plus complexe, elle aussi harmonisée.

Niveau 1 : les chemins de fer et leurs clients



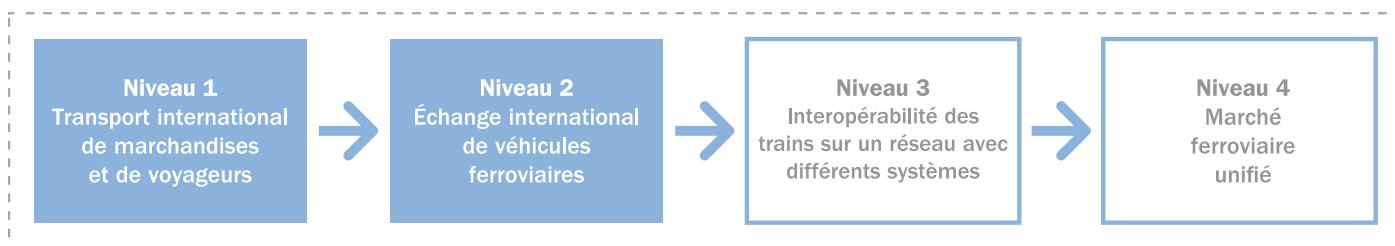
Le premier niveau de ce modèle de réseau est le droit des contrats de la COTIF, établi dans les CIM et CIV, qui facilite le transport international des marchandises et des voyageurs aux moyens de dispositions harmonisées axées sur les entreprises et visant à instaurer une sécurité juridique suffisante pour que les expéditeurs et voyageurs aient recours aux chemins de fer comme mode de

transport international. Déjà objet de la première convention à la fin du XIX^e siècle, elles ne réglementent pas le système ferroviaire lui-même mais offrent une interface entre les chemins de fer et leurs clients. Définissant les relations entre les parties contractantes, ces dispositions sont considérées comme faisant partie du droit privé ou droit des contrats et s'appliquent égale-

ment pour le trafic international au sein de l'UE.

Le RID couvre tous les niveaux de ce modèle puisqu'il s'applique dès lors qu'il est question de matières dangereuses.

Niveau 2 : l'échange de véhicules aux frontières et entre les entreprises ferroviaires



Le deuxième niveau définit les exigences applicables au système ferroviaire lui-même pour faciliter l'utilisation des wagons de marchandises et voitures de voyageurs en trafic international. Pour que les véhicules puissent être utilisés dans différents systèmes ferroviaires, des dispositions techniques harmonisées doivent s'appliquer aux interfaces entre le véhicule et l'infrastructure ainsi qu'aux interfaces entre les véhicules eux-mêmes. Ces dispositions étaient auparavant définies dans l'Unité technique⁴ et les accords RIC et RIV. Tandis que ce sont les États qui conviennent des dispositions de la COTIF, ce sont les entreprises ferroviaires qui avaient convenu du RIC et du RIV, les mettaient à jour et les appliquaient. L'Unité technique, le RIV et les parties techniques du RIC ne sont plus utilisés aujourd'hui.

Les PTU définissent les dispositions remplaçant ces règlements et les

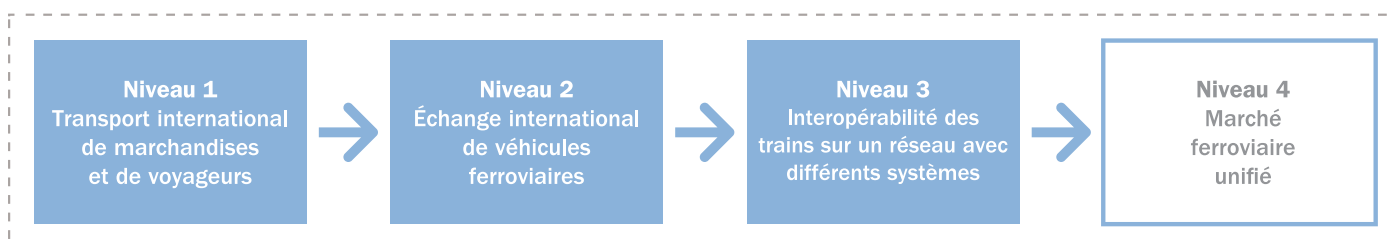
ATMF les procédures d'approbation. Par ailleurs, ces dernières renvoient aux dispositions de l'UE dans leur article 3a qui définit les conditions dans lesquelles les véhicules autorisés au sein de l'UE peuvent être utilisés dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et inversement. Avec la transposition de toutes les STI portant sur les véhicules en PTU de la COTIF, l'ensemble des règles sur les véhicules (y compris celles nécessaires à l'interopérabilité et à la sécurité de la conception) est inclus dans le niveau 2.

Les entreprises ferroviaires exploitant des véhicules étrangers dans leurs trains devraient pouvoir être certaines que ces véhicules sont bien entretenus. À cette fin, les entités chargées de l'entretien (ECE) ont été créées et doivent veiller au bon état d'entretien des véhicules. Toutes les dispositions définissant des obligations pour les personnes

ou entités relèvent du droit public.

Afin d'établir une sécurité juridique suffisante pour les détenteurs quant à l'utilisation de leurs véhicules à l'étranger, les CUV comportent des dispositions réglementant la responsabilité contractuelle entre le détenteur et les entreprises ferroviaires utilisant les véhicules. Définissant les relations entre les parties contractantes, elles sont considérées comme faisant partie du droit privé ou droit des contrats. Elles sont également appliquées pour les contrats entre détenteurs et transporteurs au sein de l'UE. Pour la mise en œuvre des dispositions des CUV mais aussi des éléments de droit public comme les règles sur les ECE, le secteur ferroviaire a développé des contrats multilatéraux standardisés avec le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) qui détaille les clauses contractuelles entre les parties.

Niveau 3 : l'« interopérabilité », ou circulation internationale de trains complets



Le troisième niveau du modèle de réseau est l'interopérabilité. L'interopérabilité signifie qu'un train provenant d'un pays peut circuler

sur le réseau d'un autre pays, c'est-à-dire qu'un train complet peut franchir une frontière nationale et être exploité sur l'infrastructure du

pays voisin. Pour ce type d'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure de l'État hôte doit pouvoir coopérer avec plus d'une entreprise ferro-

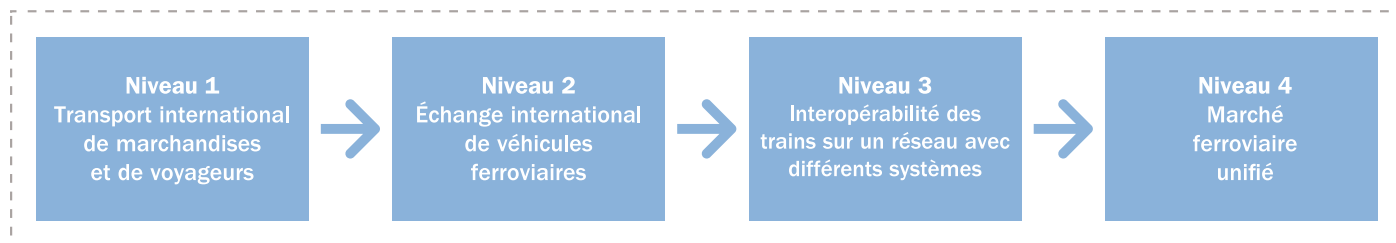
⁴ Entrée en vigueur le 1^{er} avril 1887, l'Unité technique était un accord intergouvernemental préparé dans le cadre de deux conférences internationales sur l'unité technique des chemins de fer, en octobre 1882 et juillet 1886. Les pays participants avaient recherché des solutions pour faciliter la circulation internationale d'un point de vue technique. L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie et la Suisse ont appliqué l'Unité technique dès ses débuts, avant d'être rejoints par d'autres pays : la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Grèce, le Luxembourg, la Turquie et la Yougoslavie. L'article 10 des APTU établit l'abrogation de l'Unité technique avec l'entrée en vigueur des PTU.

viaire. Il est donc indispensable que les responsabilités mutuelles entre les entreprises ferroviaires et les

gestionnaires d'infrastructure soient clairement définies et que ceux-ci disposent des procédures et outils

de communication nécessaires pour endosser ces responsabilités.

Niveau 4 : la réglementation du marché (ne relève pas de la COTIF)



En plus des niveaux 1, 2 et 3, les États peuvent convenir de règles, par exemple d'accès au marché et de concurrence. Cette harmonisation du marché constitue le niveau 4.

En harmonisant les tâches et responsabilités de tous ses acteurs ferroviaires, l'UE a par exemple adopté l'approche d'un système unique. Les dispositions applicables au sein de l'UE dans le cadre des directives sur l'interopérabilité, la sécurité et l'accès aux réseaux (en plus des dispositions de la COTIF pour le droit des contrats et du règlement sur les marchandises dangereuses) définissent un marché ferroviaire unifié. Elles permettent sous conditions à de nouvelles entreprises ferroviaires d'être créées, d'obtenir l'accès aux réseaux nationaux, de faire circuler des trains nationaux et internationaux et d'être en concurrence avec d'autres entreprises ferroviaires.

Les dispositions de l'UE se fondent sur une intégration juridique étendue et ne conviennent donc pas en dehors de l'UE. Même si un État voisin de l'UE est désireux d'adopter tout ou partie de la réglementation ferroviaire européenne, un accord bilatéral doit malgré tout être conclu pour qu'il y ait une bonne interaction avec le droit de l'UE.

À l'inverse, la COTIF n'est pas un instrument d'intégration économique, mais une convention entre États souverains. À ce titre, il est impossible d'envisager une évolution de la COTIF vers l'intégration systématique des systèmes ferroviaires nationaux ou

l'introduction d'un marché ferroviaire unifié. Les futures évolutions de la COTIF devraient par conséquent être axées sur le niveau 3 du modèle. Il importe cependant de s'assurer qu'aucune disposition de la COTIF n'entre en conflit avec le droit de l'UE étant donné que tous les États membres de l'UE disposant d'un réseau ferré sont également membres de l'OTIF.

L'avenir de la COTIF : un réseau de systèmes connectés ?

Bien qu'elle ne couvre pas entièrement l'interopérabilité, la COTIF livre des éléments s'y rapportant comme les prescriptions techniques pour les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs et les quelques prescriptions élémentaires pour la composition et l'exploitation des trains du nouvel article 15a des ATMF. De même, les CUI, qui définissent les relations contractuelles entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, s'appliquent dans le cadre d'un modèle interopérable.

Faciliter l'interopérabilité des trains s'intègre parfaitement dans les objectifs de l'Organisation définis à l'article 2 de la COTIF, laquelle permet en principe dans son article 2, § 2, et son article 6, § 1, h), la création d'un nouvel appendice à la Convention portant sur l'interopérabilité et la sécurité et offre donc une base de discussions.

L'interopérabilité est connue grâce à

la politique ferroviaire européenne, qui l'associe à l'ouverture du marché. Or, le concept d'interopérabilité n'implique ni concurrence ni ouverture du marché et peut tout autant prendre corps dans le cadre de coopérations. La volonté de rendre le rail plus efficace et tourné vers l'activité économique n'est par ailleurs pas réservée aux seuls États membres de l'UE. Sur leur territoire, les États peuvent évidemment organiser le système ferroviaire de la manière qu'ils trouvent la plus efficace et la plus avantageuse, mais pour le trafic international, il leur est également utile de se coordonner et de s'accorder avec les États voisins s'ils veulent pouvoir exploiter tout le potentiel des chemins de fer. La COTIF leur offrirait un cadre adéquat pour éviter la multiplication d'accords potentiellement incompatibles.

Il faut partir du principe que les États qui appliqueront les éventuelles futures dispositions de la COTIF seront heureux d'accueillir de nouvelles entreprises ferroviaires sur leur réseau (sinon ils n'appliqueraient pas le nouvel appendice) et mettront donc en place des règles transparentes. En ce sens, les nouvelles dispositions de la COTIF pourraient se limiter à exiger une publication transparente par l'autorité de réglementation (l'autorité compétente dans le droit de l'OTIF) de règles de sécurité de haut niveau complètes, les nouvelles dispositions de la COTIF indiquant alors les points concernés.

La prochaine étape logique de l'évo-

lution de la Convention est donc de faciliter l'exploitation internationale des trains complets plutôt que des simples véhicules. Un nouvel appendice serait alors préférable pour deux raisons :

- premièrement, les appendices existant ne couvrent pas complètement l'interopérabilité et les dispositions y afférentes ;
- deuxièmement, tous les États membres de l'OTIF ne sont pas forcément intéressés par l'interopérabilité, laquelle implique que des entreprises ferroviaires étrangères exploitent des trains

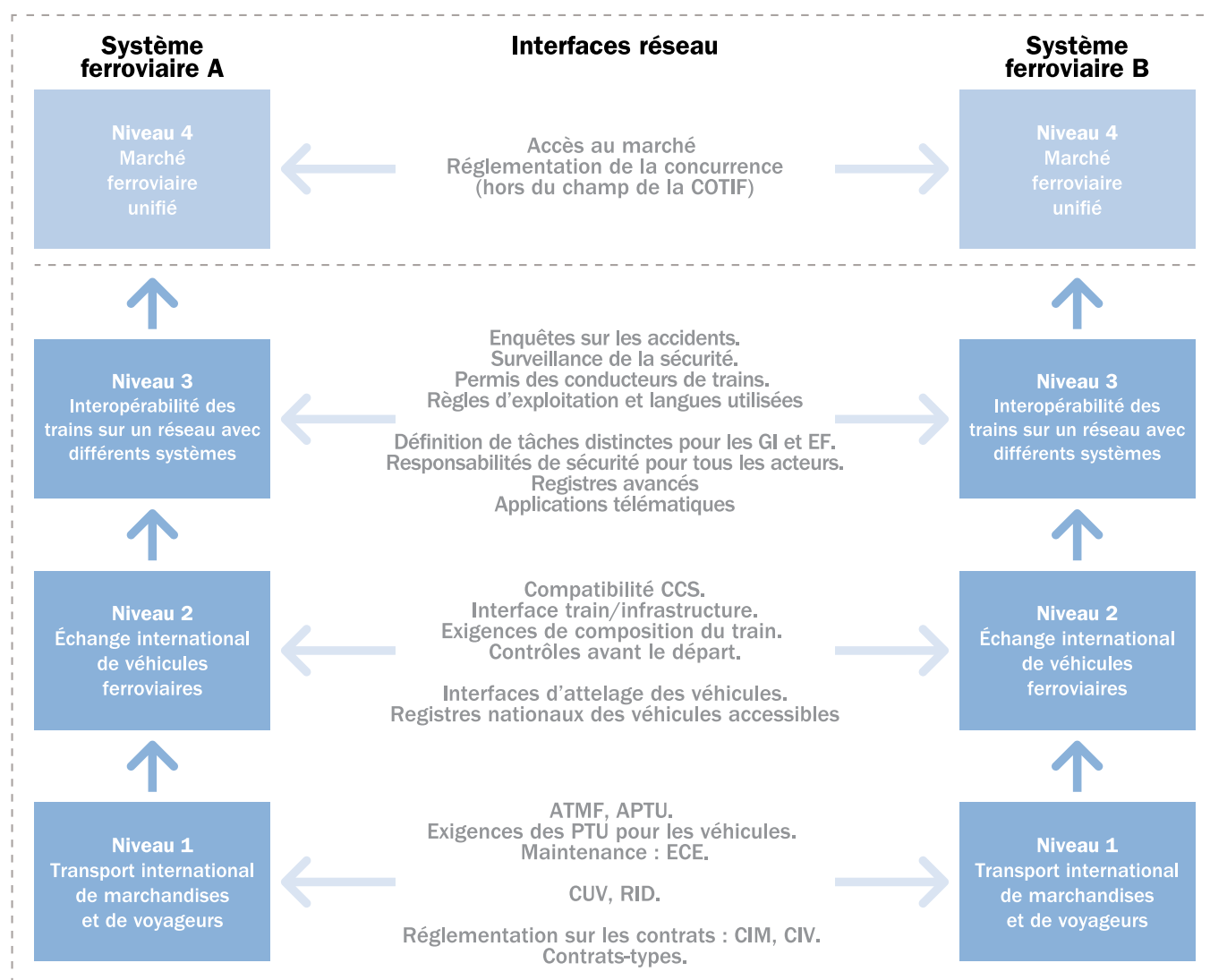
sur leur territoire. Chaque État membre appliquant déjà les APTU et ATMF pourrait alors choisir d'appliquer ou non le nouvel appendice.

Les potentielles futures exigences de la COTIF pourraient par exemple couvrir les interfaces opérationnelles entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure qui sont, comme la compatibilité technique, au cœur de l'interopérabilité. Dans un premier temps, les spécifications pourraient être développées sur le plan conceptuel, en mettant l'accent sur les principales responsabilités en matière de sécurité des acteurs

et entre les acteurs, et définies dans un nouvel appendice à la COTIF. Dans un second temps, des dispositions plus détaillées pourraient être fixées dans la législation dérivée de ce nouvel appendice, tout comme les PTU dérivent des APTU.

Aucun des organes existant de l'OTIF n'est explicitement chargé des questions d'interopérabilité et de sécurité, bien que celles-ci soient très étroitement liées à la Commission d'experts techniques, au sein de laquelle une discussion pourrait donc être entamée.

Bas Leermakers



RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (BERNE, 14-18 MARS 2016)

Bien qu'il se soit agi de la première session de la Réunion commune du cycle 2016/2017, les discussions ont principalement porté sur les modifications pour l'édition 2017 du RID/ADR/ADN qui devaient encore être définitivement adoptées par le WP.15 et la Commission d'experts du RID en mai 2016. 26 États, l'Union européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 16 organisations non gouvernementales ont participé.

Citernes

Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session plénière sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni).

Transport de citernes, wagons-batteries/véhicules-batteries et CGEM après expiration du délai des contrôles et épreuves périodiques et intermédiaires

Après l'expiration du délai pour le contrôle périodique (périodicité de 5 ou 2,5 ans), les citernes mobiles et grands récipients pour vrac (GRV) peuvent encore être transportés pendant trois mois à condition qu'ils aient été remplis avant l'expiration du délai. En mars 2015, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avait soumis une première proposition à la Réunion commune RID/ADR/ADN visant à étendre cette possibilité aux wagons-citernes, véhicules-citernes, citernes amovibles, wagons-batteries et véhicules-batteries.

Dans un premier temps, le groupe de travail sur les citernes n'en avait pas vu la nécessité en raison des durées de transport plus courtes en transport terrestre qu'en transport maritime. En réponse, l'UIC a présenté des exemples concrets montrant que le délai pour le contrôle périodique pouvait également bien expirer pendant le trajet pour des wagons-citernes et conteneurs-citernes préalablement remplis et qu'il y avait alors atteinte aux prescriptions. L'UIC a certes concédé qu'un dépassement maximal d'un mois suffirait, mais un délai de trois



Déchargement d'un CGEM d'un camion à l'aide d'un bras de levage hydraulique à crochet

mois devait être admis pour tenir compte des renvois de marchandises au recyclage ou au rebut.

La proposition révisée a finalement été acceptée par le groupe de travail.

Transport de CGEM équipés d'un bras de levage hydraulique à crochet
La Norvège a saisi la Réunion commune de diverses questions concernant le transport de conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) chargés sur un véhicule porteur au moyen d'un bras de levage hydraulique à crochet.

Pour la construction de wagons-batteries/véhicules-batteries et de CGEM, le 6.8.3.1.5 établit que les éléments et leurs moyens de fixation doivent pouvoir absorber, dans les conditions de chargement maximal autorisé, les forces définies au 6.8.2.1.2. En revanche, il n'est pas prescrit que le CGEM lui-même et ses moyens de fixations doivent



CGEM à crochet chargé sur une remorque

pouvoir absorber ces forces, comme c'est le cas pour les conteneurs-citernes et CGEM « UN ».

La Réunion commune a décidé de modifier le 6.8.3.1.5 de façon à faire apparaître qu'outre les différents éléments des CGEM, le cadre même des CGEM doit également pouvoir résister aux sollicitations normales du trafic ferroviaire et routier.

Ni la définition de CGEM, ni celle de CGEM « UN » ne prévoient que les CGEM doivent satisfaire à la définition de conteneur. Outre les prescriptions du RID/ADR, tout CGEM répondant à la définition de conteneur au

sens de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) de 1972 telle que modifiée doit également satisfaire aux dispositions applicables de cette dernière. Le 7.1.3, qui comportait déjà une prescription en ce sens pour les grands conteneurs, citernes mobiles et conteneurs-citernes, a été modifié pour inclure les CGEM.

Pour des raisons de compétences, une proposition concernant les dispositifs de fixation des CGEM sur les véhicules porteurs a été transmise au WP.15.

Propositions de modifications du RID/ADR/ADN pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2017

Utilisation de GRV comme emballages de secours

La prescription selon laquelle les grands emballages et grands récipients pour vrac (GRV) peuvent eux aussi, comme les emballages, être utilisés comme emballages de secours a été insérée dans l'édition 2015 du RID/ADR/ADN. Par suite, une proposition a été soumise au Sous-comité d'experts de l'ONU pour que les grands récipients pour vrac soient autorisés dans le Règlement type de l'ONU aux côtés des grands emballages. Elle a cependant été rejetée au motif que les grands récipients pour vrac n'étaient pas conçus et contrôlés pour contenir des objets et que des grands emballages devaient dans ce cas être utilisés.

La Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) a attiré l'attention de la Réunion commune sur le fait qu'en Europe, des GRV en métal du type 11A équipés de fûts dont la contenance peut atteindre 200 litres étaient actuellement utilisés comme emballages de secours.

En conséquence, la Réunion commune a décidé de continuer à autoriser l'utilisation de grands récipients pour vrac comme emballages de secours dans les transports terrestres européens, mais de la limiter au type actuellement utilisé (11A).

Mesure transitoire pour les étiquettes de danger

L'édition 2013 du RID/ADR/ADN prévoyait que les étiquettes de danger pour les petits colis pouvaient être de taille réduite tant qu'elles restaient bien visibles. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 18^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, cette possibilité a été confirmée avec comme critère que la ligne à l'intérieur de la marge devait rester placée à 5 mm du bord et que son épaisseur devait rester de 2 mm. En raison de ces spécifications supplémentaires, une mesure transitoire autorisant l'utilisation des anciennes étiquettes de danger jusqu'au 31 décembre 2016 a été intégrée.

Ces limitations ont cependant pour conséquence que la taille des symboles doit être davantage réduite qu'avec une réduction qui serait strictement proportionnelle, ce qui nuit inutilement à la visibilité des éléments importants de l'étiquette de danger. Sur proposition de l'Allemagne, une nouvelle modification a été adoptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU en sa dernière session, selon laquelle seul le respect des proportions est exigé.

Étant donné que cette modification n'apparaîtra que dans l'édition 2019 du RID/ADR/ADN, la Réunion commune a décidé de prolonger la mesure transitoire au 1.6.1.30 jusqu'au 31 décembre 2018.

Transport en vrac selon les codes BK ou VC

Le transport en vrac est autorisé dans les conditions fixées au chapitre 7.3 du RID/ADR qui, pour le transport terrestre européen, laisse le choix entre l'utilisation de conteneurs pour vrac adaptés au transport intermodal (codes BK) et l'utilisation de wagons/véhicules et conteneurs (codes VC).

Un examen du tableau A du RID et de l'ADR révèle qu'un code VC a été associé à de nombreux numéros ONU, mais pas de code BK. Tandis que les conteneurs pour vrac BK doivent remplir un ensemble de con-

ditions particulières, il n'en va pas de même pour les dispositifs de confinement VC (wagons/véhicules et conteneurs). Il est néanmoins difficile de savoir s'il est possible d'utiliser un conteneur pour vrac BK chaque fois qu'on peut utiliser un conteneur pour vrac VC.

Sur proposition de l'Espagne, la Réunion commune a adopté l'insertion d'un nota au 7.3.3.1 indiquant que lorsqu'un code VC 1 ou VC 2 figure dans la colonne (17) du tableau A, il est également possible d'utiliser un conteneur pour vrac BK 1 ou BK 2 pour le transport si les conditions spécifiées au 7.3.3 sont remplies.

Propositions de modifications du RID/ADR/ADN pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019

Conseillers à la sécurité

L'Association européenne des conseillers à la sécurité (EASA), à laquelle le statut d'observateur a été récemment accordé, a soumis à la Réunion commune un document proposant des modifications étendues des prescriptions du 1.8.3 sur les conseillers à la sécurité. Bien que cette proposition ait suscité de vives discussions, la Réunion commune a pu convenir de diverses modifications.

Ainsi, l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité, qui ne vaut actuellement que pour les entreprises dont l'activité comporte le transport, l'emballage, le chargement, le remplissage ou le déchargement de marchandises dangereuses, sera à l'avenir étendue à l'expéditeur. Dans certains États parties au RID, à l'ADR ou à l'ADN, cette obligation existe déjà dans la législation nationale. Le représentant de l'EASA a cependant été prié de préparer et proposer des mesures transitoires valables pour une durée de quatre ans après l'entrée en vigueur, soit jusqu'en 2023. Étant donné que les modifications nécessaires concernent également le certificat de formation des conseillers à la sécurité, une mesure transitoire séparée doit

également être prévue pour la validité des certificats actuels.

Pour des raisons de compétences, c'est le groupe de travail de la Commission d'experts du RID qui sera chargé de traiter la proposition de l'EASA visant à imposer un conseiller à la sécurité aux exploitants de wagons-citernes également. Des informations supplémentaires de-vront toutefois être apportées, notamment les raisons pour lesquelles les exploitants de wagons-citernes devraient avoir l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité mais pas les exploitants de conteneurs-citernes ou de citernes mobiles.

L'EASA a également soumis une proposition concernant les rapports annuels établis par les conseillers à la sécurité à l'attention de « la direction de l'entreprise ou, le cas échéant, [d'une] autorité publique locale, sur les activités de cette entreprise relatives au transport de marchandises dangereuses », qu'elle suggère de normaliser, leur qualité pouvant en effet fortement varier entre les différents États parties.

Au vu des divergences d'opinion sur l'utilisation d'un modèle de rapport harmonisé, le représentant de l'EASA a été prié d'analyser le sens et la finalité des rapports, d'examiner les modèles existants et de considérer la possibilité de rédiger un guide pratique.

La proposition de l'EASA d'autoriser uniquement les personnes titulaires d'un certificat de formation de conseiller à la sécurité à dispenser des formations au sens du chapitre 1.3

(Formation des personnes intervenant dans le transport des marchandises dangereuses) a été rejetée par la Réunion commune. La majorité des délégations gouvernementales et non gouvernementales étaient en effet d'avis que la formation est liée à des fonctions spécifiques au sein des entreprises : pour certaines formations ciblées concernant le cadre de travail interne à l'entreprise et tenant compte de prescriptions autres que celle pour le transport de marchandises dangereuses, des employés qualifiés et expérimentés de l'entreprise sont souvent plus compétents que des conseillers à la sécurité.

Questions diverses

Transport de récipients à pression agréés par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique (DOT)

À sa session de mars 2015, la Réunion commune avait discuté de l'expiration de l'accord particulier multilatéral M 237 pour l'ADR, qui autorisait le transport de bouteilles à gaz agréées par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique mais ne répondant ni aux prescriptions pour les récipients RID/ADR, ni aux prescriptions pour les récipients à pressions « UN » (voir Bulletin 2/2015, page 18).

L'Association européenne des gaz industriels (EIGA) avait à cette occasion soumis un document apportant des réponses aux différentes questions posées par les États parties. Elle y indiquait qu'au total, 10 000 bouteilles à gaz utilisées pour transporter des gaz spéciaux des États-Unis en Europe seraient concernées, soit une infime partie des 35 millions de bouteilles pour gaz industriels existantes. Ces gaz

spéciaux sont par exemple utilisés pour la fabrication de fibres de verre et semi-conducteurs, dans la recherche photovoltaïque, pour la correction de la vue ou encore dans la recherche médicale. Les équipements des entreprises étant adaptés à ces bouteilles, passer aux bouteilles « UN » s'avérerait difficile. L'EIGA avait également précisé que la disposition 49 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (CFR 49) comportait des restrictions relatives au remplissage et au transport des bouteilles étrangères pour l'exportation ainsi qu'à la vidange et au transport de bouteilles étrangères importées.

L'EIGA a déclaré qu'une demande serait introduite auprès du DOT au deuxième trimestre 2016 pour que soient autorisés l'importation, le transport et la vidange des bouteilles à gaz européennes aux États-Unis, ainsi que leur remplissage pour l'exportation. La procédure devrait durer au moins deux ans.

Le Royaume-Uni a annoncé l'établissement d'un nouvel accord particulier multilatéral d'une durée maximale de validité de trois ans pour remplacer celui expirant au 1^{er} juin 2016. Certaines délégations ont annoncé vouloir signer ce nouvel accord particulier, tandis que d'autres ont exprimé le souhait de le limiter aux gaz actuellement transportés dans les récipients DOT.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN aura lieu du 19 au 23 septembre 2016 à Genève et les discussions sur les modifications 2019 y seront poursuivies.

Jochen Conrad

CONSULTATION PUBLIQUE DE LA DG MOVE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE À L'ÉGARD DU RÈGLEMENT (CE) N° 1371/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL DU 23 OCTOBRE 2007 SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES (PRR)

En date du 9 février 2016, la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne a lancé une consultation publique comme premier pas vers une éventuelle révision du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). Ce règlement européen s'applique aux transports des voyageurs ferroviaires dans les pays de l'Union européenne depuis le 4 décembre 2009.

Par lettre du 1^{er} mars 2016, la DG MOVE a invité l'OTIF à prendre part à cette consultation publique via son site web

Introduction

Cette consultation devrait permettre aux instances de l'Union de rassembler les données nécessaires afin d'évaluer l'impact de l'application des différentes dispositions du PRR et de différentes options soumises à la consultation pour en modifier les dispositions.

Par ailleurs, cette consultation représente une étape sur la feuille de route afin d'identifier les options à privilégier pour la révision du PRR, laquelle vise à accroître les droits des voyageurs sur le territoire de l'Union.

La Commission européenne a entamé la procédure d'analyse d'impact initiale fin 2015.

L'analyse d'impact initiale est obligatoire avant chaque révision d'un acte législatif européen important.

Besoin d'une révision du règlement et problèmes à résoudre

Il résulte d'une évaluation a posteriori du règlement n° 1371/2007 que seuls cinq États de l'Union l'appliquent dans sa totalité tandis que les vingt-et-un autres États ne l'appliquent que partiellement car ils font encore usage de nombreuses exemptions.

C'est ainsi que la Commission européenne a constaté que les voyageurs ne bénéficiaient pas pleinement des dispositions prévues dans le règlement et qu'ils n'étaient pas suffisamment protégés, surtout dans les transports nationaux. Cette constatation signifie une grande insécurité juridique pour les voyageurs car leurs droits sont complètement différents d'un État à l'autre. Par exemple, les indemnités pour cause de retard sont différentes selon si le pays a exonéré ou non ses entreprises de transport de l'application de certaines dispositions du règlement.

Par conséquent, les entreprises ferroviaires qui exercent leurs activités dans les différents États membres ne sont pas traitées de manière équitable.

Dans ce contexte se pose par ailleurs la question de savoir si les entreprises de transport sont confrontées à des dispositions superflues ou incompatibles avec la convention internationale COTIF/CIV.

La Commission a par ailleurs constaté un grave risque de discrimination entre les entreprises de transport par le rail d'une part et les autres modes de transport d'autre part. Il s'agit notamment de la différence de traitement qui existe

entre le fer et l'aérien pour le paiement des indemnités pour cause de retard et en particulier de l'avantage dont dispose l'avion de pouvoir invoquer la force majeure pour les circonstances extraordinaires, en conséquence de l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne sur l'affaire C-509/11. Comme suite à cet arrêt, les entreprises de transport par le rail ne peuvent en effet plus invoquer la force majeure pour s'exonérer de payer des indemnités de retard.

Les principaux destinataires de la consultation sont les voyageurs, l'industrie ferroviaire et les autorités nationales des États membres de l'Union.

L'annexe I du règlement (CE) n° 1371/2007 reprend les Règles uniformes CIV (appendice A à la COTIF concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs, articles 6 à 64 à l'exception de l'article 57), qui règlent la relation contractuelle entre le transporteur et le voyageur. Selon la constatation de la Commission européenne, il semble que la relation entre les dispositions des CIV et les dispositions du PRR n'est pas toujours claire, ce qui peut créer une insécurité juridique pour les différentes entreprises de transport ferroviaire qui doivent les appli-

quer. Certaines définitions, comme par exemple la définition du transporteur, ne sont pas cohérentes dans les deux textes en vigueur.

La Commission envisage de réviser plusieurs parties du règlement, surtout dans le domaine du transport des voyageurs à mobilité réduite, pour les adapter au règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Participation du Secrétariat de l'OTIF à la consultation

En date du 22 mars 2016, le Secrétariat de l'OTIF a dûment rempli et envoyé à la Commission le formulaire de la consultation.

Le Secrétariat de l'OTIF a signalé dans ce formulaire que l'un des as-

pects négatifs du règlement est que « tant que les RU CIV forment une annexe au PRR, il est difficile de se coordonner lorsqu'une révision des RU CIV est nécessaire ».

De plus, le Secrétariat s'est exprimé en faveur du principe selon lequel tous les modes de transport doivent être sur un pied d'égalité en ce qui concerne le paiement des indemnités pour cause de retard.

Concernant le meilleur moyen d'éliminer les discordances entre le PRR et les RU CIV, le Secrétariat a souligné que la meilleure des solutions était de séparer les deux règlements, en d'autres termes que les RU CIV ne devraient plus être annexées au PRR. La raison en est que : « Par suite de l'adhésion de l'UE à la COTIF, les RU CIV sont devenue partie intégrante du droit de l'UE. En conséquence, il devrait pouvoir y être fait référence sans les annexer au règlement. Cette référence pourrait être libellée comme suit :

“Les relations découlant des contrats de transport ferroviaire des voyageurs lorsque les lieux de départ et de destination sont situés dans deux États membres différents de l'Union européenne sont régies par les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV), appendice A à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999.”
Eu égard à cette référence, l'objectif du PRR pourrait être défini comme suit :

“il étend l'application des dispositions des CIV aux transports ferroviaires effectués sur le territoire d'un seul État membre ; il établit un niveau plus élevé de protection des voyageurs pour les États membres de l'UE ; il fixe certaines dispositions supplémentaires pour rendre cette protection des voyageurs plus efficace.” »

Carlos del Olmo

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2016

DATE	RÉUNION	LIEU
7 - 8 juin	Commission d'experts techniques	Berne - Suisse
9 - 10 juin	Groupe de travail RID-ATMF	Berne - Suisse
29 - 30 juin	125 ^e session du Comité Administratif	Berne - Suisse
7 - 8 septembre	29 ^e session du groupe de travail permanent WG TECH	Lille - France
19 - 23 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	Genève - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2016

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
31 mai - 3 juin	Groupe de travail temporaire de l'OSJD « Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
8 - 10 juin	MCXLIV session de la Conférence des ministres de l'OSJD	OSJD	Bakou - Azerbaïdjan
13 - 14 juin	13 ^{ème} session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire	CEE - ONU	Genève - Suisse
15 - 16 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
21 juin	TEN-T Days	Commission européenne – DG MOVE	Rotterdam - Pays-Bas
22 - 24 juin	Conférence mondiale de l'UIC sur le fret ferroviaire (GRFC)	UIC/OTIF	Rotterdam - Pays-Bas
27 juin - 6 juillet	49 ^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	Nations unies – ECOSOC	Genève - Suisse
5 - 6 juillet	88 ^e Assemblée générale de l'UIC	UIC	Rome - Italie
8 juillet	76 ^e Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne – DG MOVE	Bruxelles - Belgique
8 juillet	Réunion « Arrangement administratif »	DG MOVE ERA	Bruxelles - Belgique
23 - 26 août	Réunion d'experts de l'OSJD « Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
6 septembre	Groupe de travail STI OPE	ERA	Lille - France
6 - 8 septembre	Goupes de pilotage et d'experts CIM/SMGS	CIT	Varsovie - Pologne

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un email à l'adresse suivante : media@otif.org

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF (www.otif.org), sous l'onglet « Presse ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

La rédaction du Bulletin

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org