



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

2010



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

2010

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
PREFACE	5
PARTIE GENERALE	6
PARTIE SPECIFIQUE	8
ACTIVITES	8
I. CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF	8
1. Etats membres de l'OTIF	8
2. Extension du champ d'application	9
II. APPLICATION DE LA COTIF	10
3. Etat des ratifications de la COTIF 1999, application des différents Appendices	10
4. Réseaux et lignes soumis à la COTIF	10
III. DROIT	11
5. Généralités	11
6. Fonctions de Dépositaire	11
7. Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS – Droit ferroviaire uniforme	13
8. Registre des garanties (Protocole de Luxembourg)	14
IV. MARCHANDISES DANGEREUSES	15
9. Réunion commune RID/ADR/ADN	15
10. Commission d'experts du RID	16
11. Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID	18
12. Coopération avec d'autres organisations internationales	19
V. TECHNIQUE	20
13. Commission d'experts techniques (CTE)	20
14. Révision des Appendices APTU et ATMF	20
15. Le « blocus » de l'UE à l'égard de l'OTIF dans le domaine technique	21
16. WG TECH	21
17. Registre, base de données et codification	22
18. Atelier à Skopje (ERY de Macédoine) pour les Etats membres de l'OTIF non membres de l'UE	22
VI. FACILITATION FERROVIAIRE	23
VII. COOPERATION INTERNATIONALE	23

L'ORGANISATION OTIF	25
VIII. ORGANES GENERAUX DE L'OTIF	25
19. Assemblée générale	25
20. Comité administratif	25
21. Commission de révision	26
IX. COMMUNICATION	26
22. Bulletin	26
23. Presse	26
24. Internet	27
X. FINANCES	28
XI. PERSONNEL	29
XII. BATIMENT DU SIEGE	31

PREFACE

En tant que lecteur régulier des rapports de gestion de l'OTIF, vous serez surpris de cette introduction exceptionnelle, laquelle vous ne retrouverez probablement plus dans les années à venir. Le rapport de gestion 2010, se détachant considérablement des rapports de gestion des années précédentes, donne néanmoins lieu à des contenus inhabituels. Plus court et moins technique, il est – du moins le Secrétariat l'espère – devenu plus facilement lisible. S'étant récemment étalé sur près de 50 pages et comprenant d'innombrables rapports sur de diverses sessions des organes de l'OTIF, de la participation de représentants du Secrétariat à des conférences ou bien des explications détaillées concernant certaines réglementations du RID, le rapport de gestion s'était éloigné de son but initial.

Le Secrétaire général et le Comité administratif partent de l'idée que le rapport de gestion s'adresse, avant tout, aux personnes directement ou indirectement intéressées par les travaux de l'OTIF ou, dans un sens encore plus large, par les évolutions générales du secteur ferroviaire international et qui souhaitent donc obtenir un premier aperçu des activités de l'OTIF durant l'année précédente. Grâce au site Internet de l'OTIF, entre-temps modernisé, convivia-lisé et considérablement élargi, il reste toutefois possible de se procurer des informations plus approfondies sur les différents aspects du travail du Secrétariat.

L'intérêt grandissant des Etats non membres et notamment des régions d'Asie centrale et du Proche et Moyen-Orient dans les travaux de l'OTIF, était certainement une autre raison pour cette refonte du rapport de gestion. Ce rapport de gestion devrait, pour la première fois, de par sa publication et distribution, constituer un outil destiné à augmenter la notoriété de l'Organisation et à satisfaire, dans la plus large mesure possible, les besoins en information.

Tout en leur livrant un résumé des activités de l'année écoulée, cette version dégraissée du rapport de gestion doit permettre aux Etats membres d'identifier les priorités et d'ajuster l'orientation et le positionnement de l'Organisation dans le contexte de la politique paneuro-péenne des transports ferroviaires pour ainsi pouvoir prendre les décisions les plus appropriées en vue du futur succès de l'Organisation.

En raison des circonstances actuelles, le rapport de gestion 2010 contient également des précisions concernant les évolutions dans les domaines du personnel et du bâtiment de l'OTIF à Berne.

PARTIE GENERALE

Le réalignement du rapport de gestion en général touche également au but et au contenu de la partie générale. Autrefois destinée à esquisser un tableau approximatif des travaux du Secrétariat et de l'Organisation durant l'exercice sous revue, tout en renonçant à des explications détaillées, cette fonction devrait désormais revenir au rapport de gestion dans sa totalité. Cette partie générale s'adresse donc de manière encore plus générale et avec encore moins de détails à tout lecteur qui ne s'intéresse qu'à quelques informations clés pour se faire une première idée des priorités de l'Organisation, des événements particuliers de l'année considérée ainsi que des perspectives de l'Organisation face à la politique ferroviaire internationale et des bases juridiques qui doivent encore être créées ou adaptées dans ce même contexte.

Le résumé très réjouissant des travaux de l'OTIF et du Secrétariat démontre qu'ils avaient mis l'emphase sur la concrétisation des tâches futures ainsi que sur l'adaptation aux évolutions déjà perceptibles, auxquelles ils se sont préparés au niveau de l'administration, du personnel et des finances.

- I. Pour ce qui est du Secrétariat, l'année 2010 a été dominée par l'agrandissement structurel, dans le cadre duquel les deux nouvelles sections « facilitation ferroviaire, bulletin, presse » et « personnel » ont été ajoutées. Ces mesures ainsi que l'agrandissement de la section « traduction » d'une fonctionnaire pour la langue allemande allaient de pair avec un renforcement personnel du Secrétariat de 17 à 20 employés. Compte tenu de son retard de quatre ans par rapport à l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, la constitution de la Commission de la facilitation ferroviaire en novembre 2010 revêtait une importance toute particulière. La nécessité d'adapter l'OTIF aux exigences de la communication moderne ont débouché sur la désignation d'une porte parole, mesure, qui a permis de rattraper le retard cumulé des dernières décennies de l'OTIF dans le domaine de la « communication » par rapport à des organisations intergouvernementales, des associations ou toute autre sorte d'établissements comparables. En 2010, l'on a également pu constater les conséquences des décisions de longue portée du Comité administratif et de l'Assemblée générale qui, en augmentant le budget de l'Organisation, ont posé les bases financières qui devraient permettre à cette dernière d'augmenter son efficacité.
- II. Dans le domaine des instruments juridiques de l'Organisation, l'année 2010 était fortement marquée par l'entrée en vigueur des versions révisées des Appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) ainsi que par l'achèvement des travaux pour la nouvelle version du RID entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011. De surcroît et en application des décisions de la 9^{ème} Assemblée générale (septembre 2009), quelques modifications minimales ont été apportées à la Convention même et les travaux visant à une révision générale du rapport explicatif à la Convention ont été lancés.

Pour ce qui est du RID, l'achèvement de la version 2011, entrée en vigueur au 1^{er} janvier de cette année, occupait le devant de la scène au cours de cet exercice. Grâce à la réduction de 11 à 5 mois des délais de notification depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, les dernières modifications des textes juridiques ont pu être adoptées en mai 2010.

Les discussions et procédures préparatoires pour l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF ont, elles aussi, constitué une priorité du Secrétariat et du Comité adminis-

tratif. En raison de plusieurs décisions concernant le contenu d'un accord d'adhésion pour le moins surprenantes prises par l'Union européenne fin 2009 ainsi que dû à certains différends formels et relevant du droit international relatifs à quelques éléments du projet d'accord seulement, la procédure d'adhésion n'a, malheureusement, pas pu aboutir en 2010.

- III. Parmi les événements majeurs de l'année passée, il faut noter l'adhésion de la Fédération de Russie le 1^{er} février, du Monténégro le 1^{er} juin et de la Jordanie en tant que membre associé le 1^{er} août 2010. Ainsi, quelques unes des taches blanches dans le champ d'application géographique de la Convention ont pu être éliminées et les frontières extérieures, jusqu'à présent souvent considérées comme immuables, ont pu être franchies. La participation du Secrétaire général à une conférence ferroviaire importante au printemps 2010 à Dubaï qui lui a permis de nouer de premiers contacts avec les États de la péninsule arabe – ce qui pourrait, à l'avenir, déboucher sur l'élargissement du champs d'application de la COTIF au-delà de la Jordanie – démontre déjà clairement cette toute nouvelle dimension. Après l'inondation dévastatrice qui a – pour le moins temporairement – modifié les priorités nationales, les contacts concrets et tout à fait prometteurs avec le Pakistan n'ont pas pu être transformés en de véritables préparatifs d'adhésion. Les efforts fournis par l'Arménie en vue de son adhésion ont tellement progressé en 2010, que le Secrétaire général a pu avec plaisir accepter sa demande d'adhésion le 30 janvier. De même, les préparatifs d'adhésion de l'Azerbaïdjan ont tellement avancé que des discussions portant sur la rédaction d'une demande d'adhésion ont pu être menées avec le Secrétaire général. Le dépôt d'une telle demande étant toutefois étroitement lié aux efforts d'adhésion de la Géorgie, des progrès correspondants de la part de ce pays sont encore nécessaires. Toujours est-il que ces mesures ont ouvert la perspective concrète de trois adhésions supplémentaires, et des procédures d'adhésion dans plusieurs Etats de la péninsule arabe semblent désormais envisageables au niveau national.

Pour clôturer cette partie générale du rapport de gestion 2010, il reste donc à souligner que la situation financière de l'OTIF est toujours satisfaisante, et que les Etats membres se sont montrés plus disposés à s'acquitter de leurs devoirs financiers que par le passé. Des contributions arriérées considérables ont été réglées et la quasi totalité des contributions définitives pour l'année 2009 a dûment été payé au cours de l'année 2010.

- IV. Un aperçu des priorités concernant les travaux du Secrétariat et de l'Organisation pour l'année 2011 laisse attendre en premier lieu l'élucidation des questions encore en suspens quant à l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF. Dans cette optique, le Comité administratif a décidé en novembre 2010 de convoquer une Assemblée générale extraordinaire pour juin 2011 pour ainsi déterminer la position de l'OTIF sur ces questions. Il est, dans ce contexte, crucial pour l'Organisation que les 25 Etats membres de l'OTIF qui sont également membres de l'Union européenne retirent leurs réserves à l'égard des Appendices E, F et G, ces Appendices ayant été alignées sur le droit européen avec effet au 1^{er} décembre 2010. L'apport d'une réponse à ces questions doit être attendu avec d'autant plus d'impatience que la Commission européenne lie la levée de ces réserves – qui semble pourtant logique – à la résolution des questions d'adhésion toujours en suspens.

PARTIE SPECIFIQUE

ACTIVITES

I. CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF

1. Etats membres de l'OTIF

En 2010, l'OTIF comptait 46 États membres, soit 3 de plus, y compris un Membre associé (Jordanie).



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

2. Extension du champ d'application

Les États membres étaient contents de pouvoir accueillir la **Russie** comme nouveau Membre. L'adhésion de la Russie à la COTIF, pour laquelle les travaux préparatoires ont longtemps duré, a été formellement demandée en 2009 et a pris effet le 1^{er} février 2010. Bien que, dans un premier temps, la Russie applique uniquement les Règles uniformes CIM (Appendice B à la COTIF) et seulement au transport de marchandises sur une petite partie du réseau ferroviaire russe, cette adhésion est un jalon important pour l'Organisation. En dehors de son importance en termes de politique des transports, cette adhésion pourrait également entraîner certains développements positifs pour l'OTIF si d'autres États (par exemple en Asie centrale) qui ont des contacts étroits avec la Russie dans le domaine ferroviaire pourraient également envisager d'adhérer à l'Organisation.

Le **Monténégro** a également fait une demande d'adhésion à la COTIF en 2009. Celle-ci a pris effet le 1^{er} juillet 2010. Le Monténégro applique tous les Appendices à la COTIF sur son réseau ferroviaire de 250 km.

Par ailleurs, la **Jordanie** a adhéré à l'OTIF le 1^{er} août 2010, pour l'instant en tant que membre associé. La possibilité de devenir membre associé a été ouverte, depuis l'entrée en vigueur (1.7.2006) de la COTIF 1999, aux États qui pourraient être intéressés. La Jordanie est le premier État qui a choisi de devenir membre associé afin de se familiariser avec le fonctionnement de l'Organisation avant de décider d'adhérer comme membre à part entière qui applique la COTIF et ses Appendices. Dès que la construction des connexions ferroviaires internationales à d'autres États de l'OTIF, et particulièrement la Syrie, sera achevée, la qualité de membre associé de la Jordanie se transformera en adhésion à part entière.

En novembre, l'**Arménie** a informé qu'elle avait achevé les procédures internes en ce qui concerne l'adhésion à la COTIF. Le Dépositaire a reçu la demande d'adhésion de l'Arménie le 30 décembre 2010. Celle-ci prendra probablement effet le 1^{er} juillet 2011, à condition qu'aucune objection ne soit formulée par les États membres (ou moins de 5 objections).

Grâce aux bons offices de la Jordanie, le contact avec le ministère des transports de l'**Arabie saoudite** a été établi. Le Secrétaire général s'est réjoui de la suggestion de la Jordanie selon laquelle les procédures appropriées devraient également être initiées en Arabie saoudite pour permettre à ces deux États d'accéder au régime de la COTIF dès qu'ils auront terminé leur connexion ferroviaire, sur laquelle le trafic transfrontalier devra s'effectuer. La priorité du Secrétaire général en 2010 a également porté sur d'autres États de la péninsule arabe.

Dans le cadre du plan de commencer le transport international ferroviaire entre le **Pakistan**, l'Iran et la Turquie, une initiative de l'Organisation pour la coopération économique (ECO) a mené le Pakistan à considérer une adhésion à la COTIF. Toutefois, compte tenu des graves effets des inondations sur les chemins de fer du Pakistan, les préparations correspondantes, y compris un atelier de travail, ont dû être reportées.

Dans le cadre de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer de Kars en Turquie à Bakou, en Azerbaïdjan, via Tbilissi (Géorgie), l'**Azerbaïdjan** prépare son adhésion à la COTIF. Il a signalé que les procédures nationales visant à obtenir l'adhésion seraient conclues dans le proche avenir. Lors des discussions qui ont eu lieu au siège de l'OTIF le 15 septembre 2010, diverses questions concernant le champ d'application de la COTIF et ses Appendices qui pourraient être pertinentes pour l'Azerbaïdjan ont été discutées avec une délégation de l'Azerbaïdjan.

Des informations sur la **Géorgie** provenant principalement de contacts par courriel ont révélé que les consultations au niveau national sur l'adhésion à la COTIF sont en cours entre les différentes autorités.

II. APPLICATION DE LA COTIF

3. Etat des ratifications de la COTIF 1999, application des différents Appendices

En 2010, l'OTIF comptait 39 États membres de la COTIF 1999. Six États membres, qui n'ont malheureusement pas encore ratifié la COTIF 1999, sont restés des États membres de la COTIF 1980 (Iraq, Irlande, Italie, Liban, Maroc et Suède). Pour le trafic avec et entre ces États membres, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue.

Quant à l'application des Appendices individuels de la COTIF, il faut tenir compte des réserves et des déclarations conformément à l'Article 42, § 1 de la COTIF (voir l'aperçu publié par le Dépositaire sur le site Web de l'OTIF ¹). Un grand nombre d'entre elles ont été faites par les États membres de l'UE et l'un des États membres de l'EEE, suite à une injonction de la Commission européenne.

Les adaptations aux Appendices E, F et G, adoptées par la Commission de révision en 2009, qui les mettent en conformité avec le droit européen, sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010. Néanmoins, pour l'instant, seule l'Allemagne a retiré partiellement la réserve qu'elle a émise conformément à l'Article 42, § 1 de la COTIF, à savoir celle relative aux Règles uniformes CUI (Appendice E).

4. 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.

Dans le transport de voyageurs, deux États membres (Estonie et Ukraine) ont jusqu'à présent recouru à la possibilité de limiter l'application des Règles uniformes (réserve sur le champ d'application conformément à l'article 1^{er}, § 6 des CIV/CIM). Dans le transport de marchandises, trois États membres ont fait de même (Estonie, Russie et Ukraine). Le Secrétaire général tient **la liste des lignes ferroviaires CIV/CIM** (art. 24, § 2 de la COTIF) à cette fin.

¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/web_COTIF99_22022011f_Erklaerungen_und_Vorbehalte.pdf

Suite à l'inscription d'une nouvelle ligne ferroviaire, une version actualisée du chapitre « Ukraine » de la liste des lignes ferroviaires CIM a été éditée avec effet au 1^{er} janvier 2011.

Aux fins du transport supplémentaire par mer ou par voies navigables, le Secrétaire général tient **la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV/CIM** (art. 24, § 1 de la COTIF). La liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV contient actuellement 12 chapitres et la liste équivalente CIM contient 13 chapitres.

Les chapitres « Russie » et « Allemagne » dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure ont été réédités avec effet au 1^{er} janvier 2011, suite à l'inscription d'une nouvelle société maritime qui remplace l'ancienne.

III. DROIT

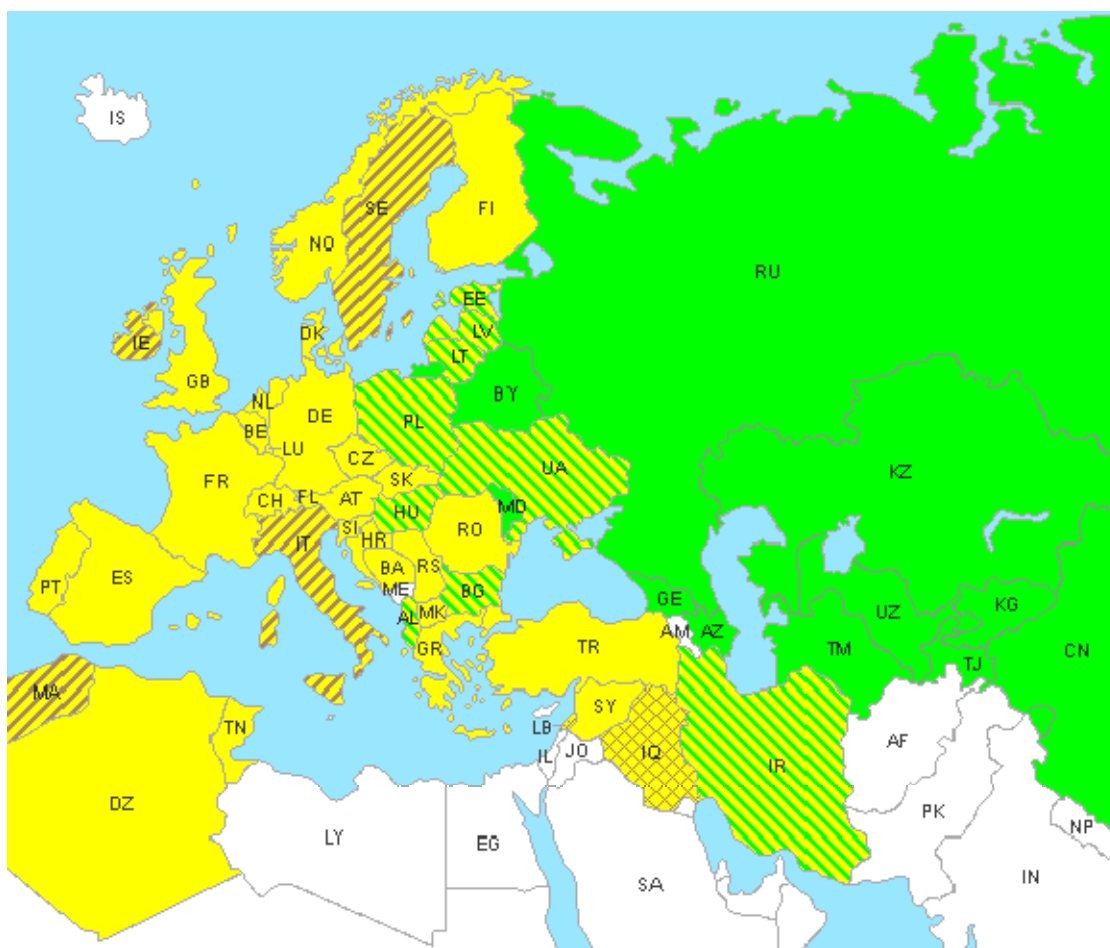
5. Généralités

L'entrée en vigueur des textes révisés de la Convention (articles 9 et 27) et de l'Appendice B (seule la version anglaise) et des Appendices E, F et G (harmonisation avec le droit de l'UE) était particulièrement importante pour l'évolution du système juridique de l'Organisation. Parmi les activités du service juridique, qui, en termes d'aspects juridiques, traite de presque tous les domaines d'activité de l'Organisation, les domaines suivants traités en 2010 méritent d'être mentionnés plus particulièrement.

6. Fonctions de Dépositaire

En plus d'exercer les fonctions de Dépositaire en ce qui concerne les cas qui ont une incidence sur le champ d'application de la Convention, le service juridique devait répondre aux nombreuses demandes de renseignements dans le cadre de cette fonction. En plus des modalités d'adhésions potentielles à la Convention, ces demandes ont porté principalement sur des questions de procédure en ce qui concerne les retraits prévus de déclarations. L'article 42, § 2 de la COTIF fixe le moment auquel les réserves et les déclarations prennent effet, mais la COTIF ne contient pas de règles sur la date à laquelle le retrait de ces réserves et déclarations prend effet.

Selon le droit international public général, de tels instruments entrent en vigueur à partir du moment où l'État membre concerné déclare, au sens de la Convention de Vienne sur le droit des traités, qu'il sera lié ou, dans le cas de retrait d'une déclaration, dès lors que l'État membre concerné s'engage à appliquer la COTIF intégralement ou dans la mesure prévue dans ses déclarations. Si l'État membre concerné ne fixe pas une date, le Dépositaire suppose que cet État membre souhaite être lié dès le dépôt de l'instrument ou, si une réserve/déclaration est retirée, que cet État membre souhaite à nouveau appliquer la COTIF intégralement ou dans la mesure prévue dans ses déclarations du moment auquel la réserve/déclaration est retirée.



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

7. **Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS – Droit ferroviaire uniforme**

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

L'OTIF a participé dans ce projet, dont les points suivants sont à souligner (v. Bulletin 2/2010 et 4/2010) :

Lors de la réunion du groupe juridique CIM/SGMS (Vilnius, 27/28.4.2010), la directrice suppléante du service juridique a proposé la possibilité de recourir à la construction juridique de « sous-traitance/transporteur substitué » lors des transports CIM/SGMS, afin d'offrir aux clients des prestations de transport « one stop » et d'éviter que le client soit confronté à deux systèmes de responsabilité (CIM et SMGS) en cas de dommage. Or, puisque ni la version actuelle ni la version la plus récente du SMGS révisé contiennent de règles sur le transport de sous-traitance, il ne sera pas possible de faire des progrès rapides dans les travaux pour atteindre cet objectif.

Le groupe juridique a décidé de continuer à prendre comme base le modèle de transporteurs subséquents et s'est concentré plus sur le projet qui a pour but de développer des dispositions harmonisées de responsabilité, tant dans les relations client-transporteur que dans les relations transporteur-transporteur. Un projet de « dispositions spéciales de responsabilité » soumis dans ce contexte (Varsovie, 7/8.9.2010) envisage que ces dispositions, qui sont plus avantageuses pour les clients, peuvent être acceptées par les parties au contrat de transport par le biais d'une mention dans la lettre de voiture CIM/SGMS. Suite aux objections justifiées de la représentante de l'OTIF, le groupe juridique a décidé de ne pas inclure dans ces dispositions spéciales de responsabilité une disposition qui porte uniquement sur la relation entre les transporteurs. Celle-ci devrait être traitée dans un autre document, sans surcharger les règles déjà compliquées avec lesquelles le client doit se familiariser.

Lors de deux réunions du groupe de pilotage CIM/SGMS (Vienne, 23.6.2010 et Berlin, 26.11.2010) auxquelles l'OTIF a participé, des décisions ont été prises qui serviront de base pour les travaux du groupe juridique en 2011. Hormis quelques compléments au Guide de la lettre de voiture CIM/SMGS, le groupe juridique fournira une contribution au projet stratégique de la CEE/ONU pour un droit ferroviaire unifié.

Projet de la CEE/ONU « Droit ferroviaire unifié »

Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE/ONU a adopté, lors de sa 64^{ème} session (Vienne, 18/19.11.2010), la note de synthèse sur l'unification du droit ferroviaire² qui a été établie par le Groupe informel d'experts créé à cet effet lors de la 63^{ème} session (v. Rapport de gestion 2009, ch. 24). Il va sans dire que l'OTIF a très activement participé aux travaux de ce Groupe informel d'experts, qui s'est réuni à trois reprises en 2010. Compte tenu de la complexité de cette question, notamment sur les plans juridique et institutionnel, ainsi que de la disparité des régimes juridiques existant, que ce soit au niveau national, au niveau ré-

² « Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie », consultable sur le site de la CEE/ONU, v. <http://www.unece.org/trans/doc/2011/itc/ECE-TRANS-2011-03f.pdf>

gional ou au niveau international, dans la région paneuropéenne et au long des corridors de transport ferroviaire eurasiatiques, il est prévu de s'engager progressivement, étape par étape, sur la voie de l'harmonisation ou de l'unification du droit de transport ferroviaire.

Trois étapes principales sont envisagées à cet effet : premièrement, à court terme, un instrument tel que « Mémoire d'entente »/résolution/déclaration sur les conditions générales des contrats de transport ferroviaire eurasiatique ; deuxièmement, à moyen terme, des Règlements types pour le transport international ferroviaire ; troisièmement, à long terme, une Convention sur le transport international ferroviaire.

La note de synthèse a été transmise au Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, qui se réunira début mars 2011, afin que les travaux prévus dans le cadre de la première étape puissent être rapidement lancés. Les travaux envisagés à moyen et à long terme seront réexaminés ultérieurement, et à la lumière des résultats obtenus à l'issue de cette première étape. Le Comité des transports intérieurs décidera de la mise en œuvre des étapes à moyen et à long terme après achèvement de la première étape.

Le Comité des transports intérieurs devrait, par ailleurs, non seulement approuver la note de synthèse, mais aussi la constitution d'un Groupe d'experts auquel participeront l'OTIF, le CIT et l'OSJD, qui travailleront en parallèle à l'élaboration des conditions générales des contrats de transport eurasiatique.

Selon le calendrier prévu actuellement pour ces travaux, le projet de « Mémoire d'entente », ou de tout instrument similaire qui aura été préparé par le Groupe d'experts, ainsi que les conditions générales des contrats de transport ferroviaire eurasiatique sur lesquelles il reposera, devrait être ouvert à signature lors de la session du Comité des transports intérieurs en 2012.

8. Registre des garanties (Protocole de Luxembourg)

Conformément au mandat de la Commission préparatoire (PrepCom) sur l'établissement de l'Autorité de surveillance et du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire (IRR) et pour préparer à fond la refonte de l'appel d'offres, l'Institut International pour l'Unification du droit privé (UNIDROIT) et l'OTIF ont organisé conjointement une journée d'information à Rome le 25 février 2010 pour fournir à toute personne morale qui souhaite se porter candidat pour les fonctions de Conservateur de l'IRR autant d'informations actuelles que possible.

Sur la base de la réaction positive, l'appel d'offres ³ (« Request for proposals ») relatif à l'établissement et au fonctionnement de l'IRR a été publié sur les sites Web des deux organisations, le 30 juin 2010.

Les offres reçues de quatre candidats dans le délai (29 septembre, prolongé jusqu'au 4 octobre 2010) ont été examinées lors de la 4^{ème} session de la Commission préparatoire, qui s'est réunie à Rome du 26 au 28 octobre 2010, après une évaluation préli-

³ V. http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/03_news/01_News/rfp.pdf

minaire par la Présidence de la Commission préparatoire et les secrétariats des deux organisations, avec l'aide d'experts externes.

En conséquence, la Commission a conclu que deux offres seulement ont satisfait suffisamment aux critères d'évaluation jugés nécessaires dans l'appel d'offres ; un des offrants a rempli les critères dans une plus grande mesure que l'autre. Cependant, l'attribution finale au meilleur candidat a été le sujet de consultations ultérieures par la Présidence avec les deux candidats. Il est prévu que la décision d'attribution (par écrit) et le début des négociations de contrat auprès du conservateur désigné auront lieu au printemps 2011.

IV. MARCHANDISES DANGEREUSES

9. Réunion commune RID/ADR/ADN

La Réunion commune RID/ADR/ADN a travaillé deux semaines en 2010 (deux réunions d'une semaine). Elle élabore des prescriptions harmonisées au plan européen 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.

Edition 2011 du RID

Les dernières décisions concernant l'édition 2011 du RID/ADR/ADN lors de la Réunion commune en mars ne concernaient que la résolution de problèmes qui ont été constatés en rapport avec les modifications 2011 au RID/ADR/ADN. Il a été possible, entre autres, d'éclaircir la situation quant aux matières dangereuses pour le milieu aquatique pour lesquelles il n'existe pas de données suffisantes pour une classification selon les critères de la section 2.2.9 du RID. Pour éviter des batteries d'épreuves inutiles, dans ce cas les classifications selon les directives européennes pertinentes peuvent être invoquées. Par ailleurs, l'application obligatoire des critères révisés pour les substances et les mélanges dangereux pour le milieu aquatique a été reportée au début de 2014 pour éviter des problèmes dans le transport intermodal.

Edition 2013 du RID

Outre les dernières décisions concernant l'édition 2011 du RID, de l'ADR et de l'ADN, la Réunion commune RID/ADR/ADN a discuté de différents problèmes dont la solution devra être envisagée pour l'édition 2013, y compris :

Mesures transitoires concernant les citernes

Dans le passé, les mesures transitoires ont sans cesse donné matière à discussion pour la raison essentielle que les mesures transitoires plus anciennes sont parfois formulées de façon imprécise et qu'il n'est plus possible, dès lors qu'on les combine, en particulier, avec des mesures transitoires introduites ultérieurement, de dire avec précision de quelles dispositions on peut en fait déroger.

Dans un premier temps, la Réunion commune a approuvé le principe de préciser les mesures transitoires anciennes de façon à indiquer clairement de quelles dispositions on peut respectivement déroger. En principe, les citernes qui sont soumises à des me-

sures transitoires doivent également remplir les nouvelles prescriptions introduites ultérieurement, à moins que ceci ne soit limité par des mesures transitoires particulières.

Transport en vrac

Depuis l'introduction des dispositions globalement applicables relatives aux conteneurs pour vrac dans l'édition 2005 du RID/ADR/ADN, il existe deux systèmes parallèles pour le transport en vrac, à savoir, d'une part, le système RID/ADR traditionnel et, d'autre part, le système multimodal du Règlement type de l'ONU.

La Réunion commune a chargé un groupe de travail informel de réunir les deux systèmes parallèles pour le transport en vrac en un seul et même système basé sur le système multimodal, et de s'assurer que les matières autorisées jusqu'à présent pour le transport en vrac selon le système RID/ADR continueront à être autorisées pour ce type de transport et que les wagons/véhicules existants pourront continuer à être utilisés.

10. 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. Etant donné que les prescriptions du RID doivent être appliquées par la Directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, également en trafic national des Etats membres de l'UE, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue pour autant un rôle clé.

La Réunion commune a siégé deux fois en 2010, la première session étant consacrée à l'adoption finale des modifications 2011 au RID. Il a été possible, lors de cette session, à résoudre les derniers problèmes relatifs à ces modifications.

Transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés

Peu avant cette session de la Commission d'experts du RID, un groupe de travail informel s'est réuni pour régler une question d'ordre juridique, à savoir si le chapitre 7.7 du RID (Transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (train auto accompagné)) était applicable lorsque les conditions d'une exemption étaient remplies et que les autres dispositions du RID n'avaient plus lieu d'être.

Ce groupe de travail a décidé de compléter le champ d'application pour préciser que le RID régit aussi le transport de marchandises dangereuses dans des trains autres que les trains de marchandises. Il s'est mis d'accord sur une nouvelle sous-section qui précise les exemptions également applicables aux colis à main et bagages enregistrés. La Commission d'experts du RID a approuvé les propositions du groupe de travail, qui ont donc pu être intégrées dans l'édition 2011 du RID.

Edition électronique du RID

Conformément à la demande des États membres du RID, le service du RID a élaboré une version navigable pour le site Web de l'Organisation, plutôt que de préparer des fichiers séparés. Quant à la demande supplémentaire de mettre à disposition le RID sur le site Web de l'OTIF à titre gratuit, le Comité administratif de l'OTIF a lancé un examen de cette demande, qui n'a pas encore été conclu.

Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF

Dans le passé, le Secrétariat a rédigé, concernant les différents Appendices à la COTIF, des Rapports explicatifs, qui doivent être considérés comme des « moyens complémentaires d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969. Le Rapport explicatif relatif à l'Appendice C (RID) a dû être complété par la suite en y introduisant les diverses modifications décidées par la Commission d'experts du RID. Le Secrétariat a profité de l'occasion pour revoir la totalité du document afin de l'actualiser. Lors de sa deuxième session de l'année, la Commission d'experts du RID a approuvé la version révisée par le Secrétariat, moyennant quelques modifications.

Mesures prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio (Italie)

Les mesures en rapport avec le transport de marchandises dangereuses qui avaient été prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio, survenu le 30 juin 2009, ont été longuement discutées au sein de la Commission d'experts du RID. Dans le but de garantir l'étanchéité des citernes et le respect des dispositions du RID, une check-list avait été notamment introduite pour le trafic national afin de garantir la traçabilité des contrôles prescrits dans le RID. Pour le trafic international, l'Italie avait remplacé unilatéralement cette check-list par des examens visuels à la frontière.

Certains États et organisations non gouvernementales se sont demandé si la façon dont ces nouvelles mesures étaient transposées était conforme aux dispositions de l'OTIF et de l'UE, qui stipulent que les États membres doivent être entre autres informés via le Secrétariat de l'OTIF ou la Commission européenne. Cette manière de procéder aurait également pu servir les intentions italiennes de renforcer les contrôles car les autres États membres auraient pu également étendre leurs activités de contrôle afin d'éliminer les éventuels problèmes de sécurité. En particulier, l'adjonction d'une check-list au document de transport a été considérée comme une nouvelle obligation que le RID ne prévoyait pas jusque-là.

L'Italie a été priée de présenter un rapport définitif ou, le cas échéant, un rapport intermédiaire sur l'accident ferroviaire de Viareggio à la Commission d'experts du RID afin que les conséquences de cet accident sur le plan du droit du transport de marchandises dangereuses puissent être discutées en son sein, également à la lumière des réflexions actuellement menées sur les détecteurs de déraillement, et que des mesures puissent en être déduites, le cas échéant.

Détection de déraillement

Selon les informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) dans le cadre des études relatives à la détection de déraillement, une liste des mesures de sécurité prises par les différentes entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure soit pour empêcher des déraillements, soit pour limiter leurs conséquences était en train d'être dressée. Des informations seraient également recueillies sur tous les produits disponibles sur le marché.

Il a été rappelé au sein de la Commission d'experts du RID que la décision d'introduire des détecteurs de déraillement a été ajournée à la demande de la Commission européenne et que celle-ci devrait donner les moyens à la Commission d'experts du RID de prendre une décision d'ici à novembre 2011, afin que celle-ci puisse être prise en compte dans le RID 2013. Il a été souligné qu'il était important que des informations soient recueillies également auprès des organismes qui se sont intéressés de très près dans le passé aux questions relatives à la détection de déraillement (par exemple les fabricants de détecteurs de déraillement, les entreprises ferroviaires et les utilisateurs qui mettent en œuvre volontairement des détecteurs de déraillement). Les analyses d'accidents devraient être également mises à profit (par exemple déraillement d'un train composé de wagons-citernes transportant du chlore à Ledsgård [Suède], accident ferroviaire de Viareggio [Italie]).

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

Ce groupe de travail de la Commission d'experts du RID a pour objectif d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire en citernes après plusieurs accidents graves.

Fuites de gouttes

Le groupe de travail a été informé de plusieurs initiatives visant à réduire le risque de fuites de gouttes des citernes pour le transport de marchandises dangereuses, dont un projet de recherche pour examiner des propositions de solution, un groupe de travail réunissant des représentants de l'industrie chimique et pétrolière pour examiner de plus près les processus de remplissage et de vidange, ainsi que des contrôles systématiques dans différents États visant à déterminer les causes des fuites de gouttes.

Composition des trains transportant des marchandises dangereuses pour éviter un BLEVE « chaud »

Un BLEVE chaud est une explosion de gaz occasionnée par un incendie à l'extérieur d'un wagon-citerne contenant du gaz inflammable liquéfié. Le gouvernement néerlandais a encouragé les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses à s'engager à composer les trains de sorte que la distance entre un wagon-citerne rempli de gaz inflammable liquéfié et un wagon-citerne contenant de la matière liquide très inflammable soit au moins de 18 mètres.

Au cours de la discussion sur l'aspect international de ce problème, plusieurs représentants ont fait remarquer qu'il ne fallait pas surestimer le risque de BLEVE, étant donné qu'à ce jour il n'y avait pas eu d'accidents accompagnés de ce phénomène sur le réseau ferroviaire européen. De plus, on a estimé que le risque pourrait être éga-

lement diminué par l'utilisation d'autres mesures, par exemple si la disposition imposant la mise en place d'éléments d'absorption d'énergie était étendue aux wagons-citernes transportant des matières liquides inflammables. Enfin, il fallait également prendre en compte que les manœuvres de triage plus fréquentes, qui sont nécessaires si une composition particulière du train est imposée, pourraient en elles-mêmes être génératrices de risques supplémentaires d'accidents et d'incidents.

Rapports sur les accidents

Le groupe de travail a pris connaissance d'un rapport provisoire sur un accident ferroviaire survenu près de Stewarton (Royaume-Uni). Suite au chevauchement des tampons, les crochets de traction avaient percé les réservoirs de trois des wagons adjacents, ce qui avait causé la fuite d'environ 220 000 litres de diesel et de kérosène et, par conséquent, des dégâts environnementaux considérables. La Branche d'investigation des accidents ferroviaires du Royaume-Uni a recommandé de voir s'il ne faudrait pas étendre l'application aux matières moins dangereuses d'une disposition spéciale du RID, qui prescrit pour les matières très dangereuses des mesures pour empêcher le chevauchement des tampons ou pour limiter les dégâts causés par le chevauchement des tampons.

Le groupe de travail s'est prononcé contre l'extension de cette prescription à l'heure actuelle, étant donné qu'il n'y avait pas encore suffisamment de connaissances de l'application de cette disposition spéciale toujours très récente. Par ailleurs, il fallait examiner l'extension de l'application d'autres mesures techniques, telles que les détecteurs de déraillement et les éléments d'absorption d'énergie.

12. Coopération avec d'autres organisations internationales

Le chef du 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 17^{ème} 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 2013 du RID.

Le service du RID a également participé, de façon partielle, aux deux sessions du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), qui prend les décisions concernant les modifications à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route. 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.

V. TECHNIQUE

13. Commission d'experts techniques (CTE)

Le Secrétariat de l'OTIF a convoqué la 4^{ème} session de la Commission d'experts techniques (CTE) pour les 15 et 16 septembre 2010. Les Prescriptions techniques uniformes (PTU) relatives aux wagons pour le fret, à la limitation du bruit, aux procédures d'évaluation à la conformité, etc. ont été soumises à l'approbation. Elles devraient garantir une reconnaissance mutuelle des admissions techniques des wagons pour le fret par tous les Etats contractants de la COTIF.

En raison de leur « blocus » à l'égard de l'OTIF, la Commission européenne et l'ERA ont décidé de décliner l'invitation à la dernière session du WG TECH en juin, lequel s'était penché sur les documents pour la CTE. Comme résultat, le Secrétariat a reçu un document de 22 pages le 24 août 2010, détaillant la position commune de l'UE et critiquant les documents de l'OTIF. Le temps restant jusqu'à la session de la CTE n'était pas suffisamment long pour permettre au Secrétariat de traiter tous les commentaires et amendements. Les délégués, et avant tout ceux des Etats non membres de l'UE qui ont le droit de vote, auraient dû recevoir les versions révisées des documents de décision au moins une semaine avant la session de la CTE, pour pouvoir établir un avis gouvernemental basé sur des avis d'experts techniques nationaux.

Vu le quorum incertain de la session de la CTE, l'on courrait le risque de ne pas pouvoir délibérer valablement (ce n'était pas la première fois que les Etats membres n'ont pas respecté les délais d'inscription pour la CTE). Le Secrétaire général et le Président de la CTE ont donc décidé de remplacer cette session de la CTE par une session du WG TECH pour débattre des commentaires de l'UE. Dans l'espoir de pouvoir préparer les documents à soumettre à la CTE durant la session du printemps 2011 du WG TECH, il a été décidé durant cette session du WG TECH de reporter la 4^{ème} session de la CTE à septembre 2011.

14. Révision des Appendices APTU et ATMF

Les versions modifiées et totalement alignées sur les réglementations techniques correspondantes de l'UE sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2010.

Etant donné que la raison pour la déclaration des Etats membres de l'UE de ne pas appliquer ces Appendices (article 42 de la COTIF) résidait bien dans leur incompatibilité avec le droit de l'UE, les Etats membres de l'OTIF qui sont en même temps membres de l'UE (et la Norvège) devraient, grâce aux modifications, désormais être en mesure de retirer leur déclarations faites conformément à l'article 42 de ne pas appliquer les Appendices F (APTU) et G (ATMF). Toutefois, selon les informations du Secrétariat, la Commission européenne a demandé aux Etats membres de l'UE de ne pas retirer leurs déclarations, au moins pas avant l'adhésion de l'UE à la COTIF. D'ici là, la Commission européenne espère que le droit de faire et de retirer des déclarations aura été transféré des Etats membres à la Commission européenne.

15. Le « blocus » de l'UE à l'égard de l'OTIF dans le domaine technique

L'UE a informé le Secrétariat en avril 2010 de la suspension de l'OTIF de tout groupe de travail de l'ERA, y compris les groupes de travail auxquelles le Secrétariat de l'OTIF avait déjà été invité.

Peu de temps après, l'OTIF a dû constater que toute coopération au registre VKM, pourtant basée sur des accords juridiques, avait cessé sans information préalable. En dépit du fait que le Secrétariat de l'OTIF continuait à transmettre ses actualisations à l'ERA, cette dernière ne les a plus intégrées dans son registre (les entrées de l'OTIF ont été gelées) et a cessé d'envoyer ses actualisations à l'OTIF. Le Secrétariat a trouvé d'autres moyens pour se procurer les données de l'UE. Comme conséquence, le registre VKM de l'OTIF était donc toujours complet et à jour, tandis que le registre de l'ERA était incomplet et défectueux. Six mois plus tard, après la publication de ce problème dans la presse, l'ERA a cédé pour ce qui est du registre VKM, mais non pour ce qui est de l'exclusion du Secrétariat des groupes de travail de l'ERA. Le Secrétariat avait des raisons de croire que c'était la Commission européenne qui était derrière ce blocus et que l'ERA ne faisait qu'obtempérer à des ordres. En dépit des obstructions de la part de l'ERA, les travaux au registre de marquage du détenteur du véhicule (VKM) aux codes uniques ont continué et les actualisations mensuelles ont été poursuivies. Fin 2010, le registre comptait plus que 1'840 détenteurs.

Les informations concernant les activités principales des groupes de travail de l'ERA et de la Commission européenne ainsi que concernant les réglementations en train d'être développées au sein de l'UE continuent à couler de manière éparse et irrégulière, rendant le travail du Secrétariat difficile et moins efficace.

16. WG TECH

Le WG TECH a poursuivi ses travaux en 2010. Il s'est réuni à trois reprises: à Lille au mois de mars et à Berne aux mois de juin et septembre.

Les priorités du WG TECH étaient en 2010:

- Le plan de travail du WG TECH pour 2011 et 2012
- PTU WAG : Matériel roulant – Wagons pour le fret
- PTU NOI : Limitations des émissions de bruit
- PTU GEN-D : Dispositions générales, Procédures d'évaluation à la conformité
- UTP GEN-F, Dispositions générales, Définition du système ferroviaire de l'OTIF (lignes grande vitesse/conventionnelles)
- Les problèmes en relation avec la décision de l'Assemblée générale de remplacer le mot « ensure » par « ascertain » dans la version anglaise de l'article 15, § 3 des ATMF.

Le WG TECH a décidé de ne pas attendre que la révision en cours des STI WAG soit terminée, cette procédure pouvant durer des années, mais de commencer avec la

rédaction des PTU WAG sur la base des STI WAG en vigueur, même si celles-ci contiennent encore de nombreuses erreurs. De surcroît, toutes les dispositions en vigueur pour le type de construction des wagons pour le fret provenant d'autres STI en cours de révision seront également incluses. Bien que le Secrétariat ait corrigé d'aucuns des erreurs connues en recopiant le texte dans les PTU WAG et qu'il ait, sur conseil d'experts d'organisations partenaires et d'autorités nationales, traité des points ouverts (problème de l'acceptation mutuelle), le WG TECH a décidé de copier les STI y compris les erreurs et points ouverts – sauf si ces erreurs pourraient entraîner des risques de sécurité évidents.

Le WG TECH a lancé une discussion sur le libellé de l'article 15, § 3 des ATMF, puis a décidé d'attendre les règles de certification de l'UE pour les ECM, qui devraient régler la maintenance des wagons pour le fret transportés par les entreprises ferroviaires qui ne sont pourtant pas les ECM. Ce problème doit donc encore être résolu en 2011.

17. Registre, base de données et codification

Conformément à la décision de la 3^{ème} session de la CTE, les Etats membres qui ne sont pas membres de l'UE auraient dû mettre en place un Registre national de véhicules (RNV) jusqu'au 1^{er} août 2010 au plus tard. En septembre, le WG TECH a dressé un premier bilan de la mise en œuvre; seulement 3 Etats non membres de l'UE (Suisse, Serbie et Turquie) avaient mis sur pied leur RNV. Aucun autre Etat n'avait même répondu aux demandes d'information. Le rappel envoyé fin 2010 par le Secrétariat n'a résulté que dans 4 nouvelles réponses, ne confirmant pas nécessairement la mise en place du RNV. Aucun autre Etat n'a, pour l'instant, répondu de manière quel que ce soit.

Les RNV contiendront les données relatives à l'admission du véhicule; tout détail technique sera inclus dans un registre de type central dont les spécifications n'ont pas encore été adoptées par l'UE (ERA) fin 2010.

18. Atelier à Skopje (ERY de Macédoine) pour les Etats membres de l'OTIF non membres de l'UE

Suite à l'évaluation d'ateliers précédents organisés par le Secrétariat dans des Etats membres de l'OTIF non membres de l'UE, le WG TECH a conclu que de tels ateliers tenus à l'invitation d'un Etat membre étaient hautement utiles et bénéfiques pour les participants. À l'invitation du gouvernement de l'ERY de Macédoine, un atelier a été organisé à Skopje les 26 et 27 mai pour lequel plus de 50 participants se sont inscrits. Compte tenu de la rédaction des PTU en cours, les versions en vigueur ainsi que les versions en train d'être révisées des STI WAG (Wagons pour le fret) et des STI NOI (Bruit) ont constitué les priorités de cet atelier. À la différence de l'atelier de Zagreb en 2009, où des experts de l'ERA étaient présent dans les discussions et avaient même préparé des présentations, cette fois-ci l'ERA a décliné l'invitation causant de l'incompréhension et de la déception de la part des participants. Heureusement, deux experts de la CER qui sont membres des groupes de travail pertinents de l'ERA se sont dits prêts à préparer des présentations à très court terme. L'atelier était donc et en dépit de l'absence de l'ERA un franc succès.

VI. FACILITATION FERROVIAIRE

La Commission de la facilitation ferroviaire a tenu sa réunion constitutive le 16.11.2010. Lors de cette réunion, les États membres de l'OTIF ont donné le coup d'envoi des travaux. L'objectif est d'atténuer, voire d'éradiquer les regrettables obstacles chronophages, qui constituent un frein au trafic eurasiatique. La Commission a suivi le Secrétariat de l'OTIF dans les domaines suivants :

- le choix d'analyse de la situation de départ qui est à la base de l'approche retenue
- l'orientation conceptuelle des travaux futurs
- le programme de travail proposé pour 2010 – 2012.

À l'inverse d'autres approches méthodiques, le travail ne sera pas basé sur un recueil d'informations des États membres de l'OTIF, mais sur la base des travaux préparatoires du Secrétariat. Au cours de quatre réunions complémentaires qui s'étaleront jusqu'à l'automne 2012, la Commission élaborera un catalogue de mesures qu'elle proposera à l'Assemblée générale comme programme d'action concret.

VII. 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. Il s'agit notamment des organisations et associations internationales suivantes :

Nations Unies (ONU)

- Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (multimodal)
- Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) – Comité des transports intérieurs (CTI) et ses groupes de travail formels et informels pour le transport par chemin de fer (SC.2), le transport des marchandises dangereuses – route/navigation intérieure (WP.15), le transport intermodal et de la logistique (WP.24), les problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et la sûreté des transports intérieurs
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

Union européenne (UE)

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

Forum International des Transports (FIT)

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Organisation de coopération économique (ECO)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Comité européen de normalisation (CEN)

Les événements importants en 2010 dans le cadre de la coopération sont signalés dans les chapitres spécialisés.

L'ORGANISATION OTIF

VIII. ORGANES GENERAUX DE L'OTIF

19. Assemblée générale

Conformément à la décision de la 9^{ème} Assemblée générale (voir ch. 7.3 du Document final), en ce qui concerne l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, le Secrétaire général a été chargé de convoquer une Assemblée générale extraordinaire dès que les conditions requises sont réunies pour que l'Assemblée générale puisse prendre une décision finale sur l'accord d'adhésion (voir COTIF art. 14 § 2, lettre n)). L'une des conditions requises pour ce faire est que les procédures de décision internes de l'Union européenne soient closes avant la réunion en question. Cependant, les développements en 2010, notamment dans les procédures de décision de l'UE concernant l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, n'ont pas fourni une raison suffisante pour convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée générale.

Le Comité administratif n'a pas pu établir que toutes les conditions requises, à savoir la conclusion des procédures de décision internes de l'UE, étaient remplies. Au lieu de cela, il est apparu que, dans le cadre de ces procédures de décision, l'UE n'a pas non seulement procédé à des modifications d'ordre rédactionnel (alignement avec le Traité de Lisbonne) au texte de l'accord d'adhésion qui avait été négocié et déjà paraphé par les deux parties, mais aussi, pour certaines dispositions, avait fait des modifications de fond. Malheureusement, ce texte unilatéralement modifié n'a pas été négocié avec l'OTIF, mais il a quand même été exigé que l'OTIF le paraphé sans conditions. Pour des raisons juridiques principalement formelles, le Secrétaire général a refusé à donner suite à cette demande. Dans le cas où l'accord ne serait pas paraphé, le Comité administratif a chargé le Secrétaire général de convoquer une Assemblée générale extraordinaire. En décembre 2010, le Secrétaire général a annoncé que celle-ci se tiendra en juin 2011.

20. Comité administratif

Au cours de l'année 2010, le Comité administratif s'est réuni à deux reprises, à Berne, sous la Présidence de la République tchèque, et plus particulièrement de M. Petr Stejskal.

Lors de sa 113^{ème} session (2/3.6.2010) le Comité a approuvé le rapport de gestion et le rapport de gestion financière 2009. Le résultat de l'exercice 2009 étant de CHF 326'431.64, le Comité a décidé d'en utiliser la moitié, soit CHF 163'215.80, pour abaisser les contributions définitives des Etats membres. Il a fixé sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives 2009 à CHF 3'057'369.20, le montant subsistant de CHF 163'215.85 étant versé au Fonds de réserve.

Lors de sa 114^{ème} session (24/25.11.2010), le Comité a approuvé le programme de travail 2011/2012 ainsi que les budgets pour les années 2011 et 2012.

Le Comité a, par ailleurs, longuement discuté de la mise en œuvre d'un audit approfondi par le Vérificateur des comptes. A l'issue de ces discussions, le Comité a chargé le Secrétaire général et le Vérificateur des comptes de lui remettre, pour sa session

de printemps 2011, le résultat des vérifications qu'ils ont effectuées sur mandat du Comité conformément à l'article 27 de la COTIF.

Au cours de ses sessions, le Comité a également traité de diverses questions de personnel, adopté une modification du Règlement financier et comptable et discuté de la mise à disposition gratuite du RID sur le site de l'OTIF.

Une fois de plus, le Comité a longuement discuté de la définition de la stratégie future de gestion du Fonds de réserve et des placements et décidé notamment que : dans un premier temps, aucune cession ne sera réinvestie, le Comité aura le droit de disposer pleinement du produit des cessions, les produits doivent être réduits à moyen terme, pour finalement sortir des placements à long terme

Les activités du Comité en relation avec l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF ont déjà été exposées.

21. Commission de révision

La Commission de révision ne s'est pas réunie en 2010. Néanmoins, compte tenu de la 25^{ème} session de la Commission qui pourrait être tenue en 2012, divers renseignements pertinents concernant les développements terminés et en cours ont été notés, par exemple les développements en droit communautaire, les modalités de la lettre de voiture électronique, les montants maximaux de responsabilité dans d'autres modes de transport, le Rapport explicatif, etc.

IX. COMMUNICATION

22. Bulletin

En 2010, et grâce à la publication de cinq numéros du Bulletin, le retard pris en 2009 dans la parution du Bulletin, en raison notamment de la charge de travail pesant sur le Secrétariat et de l'affaiblissement, plusieurs mois durant, du Service traduction, a pu être partiellement résorbé. Il n'en demeure pas moins que le tirage du Bulletin a dû être revu à la baisse (300 exemplaires au lieu de 350), à cause de la diminution constante des abonnés (payants ou à titre gracieux) du Bulletin.

L'Organisation a annoncé qu'elle mettra en place un concept plus vaste de la communication, dans lequel le Bulletin, conformément aux dispositions de l'art. 23 de la COTIF, jouera un rôle utile, qui diffère considérablement de son format actuel. Ceci sera réalisé principalement en vue de l'efficacité, de la rentabilité et du rôle attribué au Bulletin et en recourant aux possibilités les plus modernes des médias d'aujourd'hui.

23. Presse

En conséquence de l'augmentation des ressources en personnel de l'Organisation en 2010, il était possible de nommer une porte-parole de la presse de l'OTIF (voir l'organigramme), qui a commencé à développer des activités systématiques liées à la presse qui offriront plus de potentiel pour de plus ample expansion à l'avenir. Depuis le 10.06.2010, 11 communiqués de presse sur les activités pertinentes aux médias ont

été publiés. Les résultats initiaux des réactions dans les médias indiquent une réaction positive.

24. Internet

L'essentiel des activités du Secrétariat de l'OTIF et des documents s'y rapportant ont été diffusés sur le site web. La fréquence d'actualisation des informations (93 séries de mises à jour) a été plus accrue durant l'année 2010, grâce à un meilleur partage des tâches au sein du Secrétariat général, mesure saluée par les délégués et les internautes.

En bref, il est à relever que les menus suivants ont été plus particulièrement touchés :

- Organes
 - Commission de la facilitation ferroviaire (Règlement intérieur)
- News (Parution de 14 communiqués de presse, marquant l'actualité du Secrétariat de l'OTIF)
- Droit
 - Commission de révision
 - Mise à disposition du rapport de la 24^{ème} session
 - Textes de notification
 - Version consolidée de la COTIF 1999 avec les modifications des articles 9 et 27 de la Convention et des Appendices B (CIM), E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la Convention **applicable à compter du 01.12.2010**
- Marchandises dangereuses (Textes de notification 2011 des modifications du RID applicable à compter du 01.01.2011)
- Technique
 - Registre des codes de détenteur de véhicule (VKM)
 - Certification des Entités chargées de la maintenance (ECM)
 - Workshop - Skopje, 26-27.05.2010

A fin 2010, non moins de 191 entités ou utilisateurs avaient accès à la zone restreinte (entre autres les représentants des gouvernements, des chemins de fer, des organisations internationales, du domaine privé touchant au domaine ferroviaire).

Les relations avec le prestataire de service (provider) ont régulièrement permis de résoudre les problèmes rencontrés durant l'année 2010 et de trouver des solutions, le cas échéant. L'acquisition d'une version plus récente du gestionnaire de contenu a également contribué à optimiser les mises à jour.

X. FINANCES

L'évolution générale des finances de l'Organisation s'est déroulée d'une manière satisfaisante, également durant l'exercice 2010. La disposition des Etats membres à s'acquitter à temps de leur contribution aux dépenses de l'Organisation, sous forme d'avance de trésorerie pour l'exercice en cours, a été un peu moins rigoureuse que les années précédentes. Sur la somme de CHF 3'618'583.- due au titre des avances de trésorerie 2010, un montant de CHF 2'467'059.35, soit 68,18 % a été payé au cours de l'exercice 2010. Dix des 43 Etats membres restaient redevables d'une partie de la contribution définitive 2009, à la fin de l'exercice 2010. En revanche, ce qui est très réjouissant, est le fait que tous les Etats membres redevables de contributions arriérées (hormis l'ex-Yougoslavie) se sont acquittés de leur dû au cours de cette même période. Par conséquent, un montant de CHF 975'402.73 à valoir sur des contributions des années antérieures et des intérêts moratoires, a été encaissé. Ces recouvrements effectifs de CHF 3'442'462.08, auxquels s'ajoutent les réserves accumulées, ont permis de couvrir les dépenses de l'exercice 2010 d'un montant de CHF 3'643'397.28.

Les comptes 2010 laissent apparaître une diminution des charges de CHF 194'535.72 par rapport aux prévisions budgétaires, alors que les produits sont de CHF 299'377.88 supérieurs aux estimations. Il en résulte un excédent des produits de l'exercice de CHF 493'913.60. Ce résultat extrêmement positif provient, d'une part, des économies réalisées dans presque tous les articles de dépenses et, d'autre part, de la dissolution d'une partie de la provision pour débiteurs douteux suite au paiement par un Etat membre de ses contributions arriérées.

Les valeurs comptables accumulées dans le Fonds de réserve s'élevaient à CHF 7'804'585.95 au 31 décembre 2010 (2009 = CHF 7'619'651.41).

Suite à l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 au 1^{er} juillet 2006, les contributions des Etats membres ayant ratifié le Protocole 1999 ont été calculées en conformité avec l'article 26, § 1 et s. ; quant à celles concernant les Etats membres n'ayant pas encore adhéré au Protocole 1999, elles ont été évaluées selon les dispositions de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980 (taux kilométrique fictif pour 2010 : CHF 8,353124).

Pour de plus de amples informations, se reporter au Rapport de gestion financière 2010, qui sera adressé aux Etats membres après son adoption par le Comité administratif lors de sa 115^{ème} session (11/12.5.2011).

XI. PERSONNEL

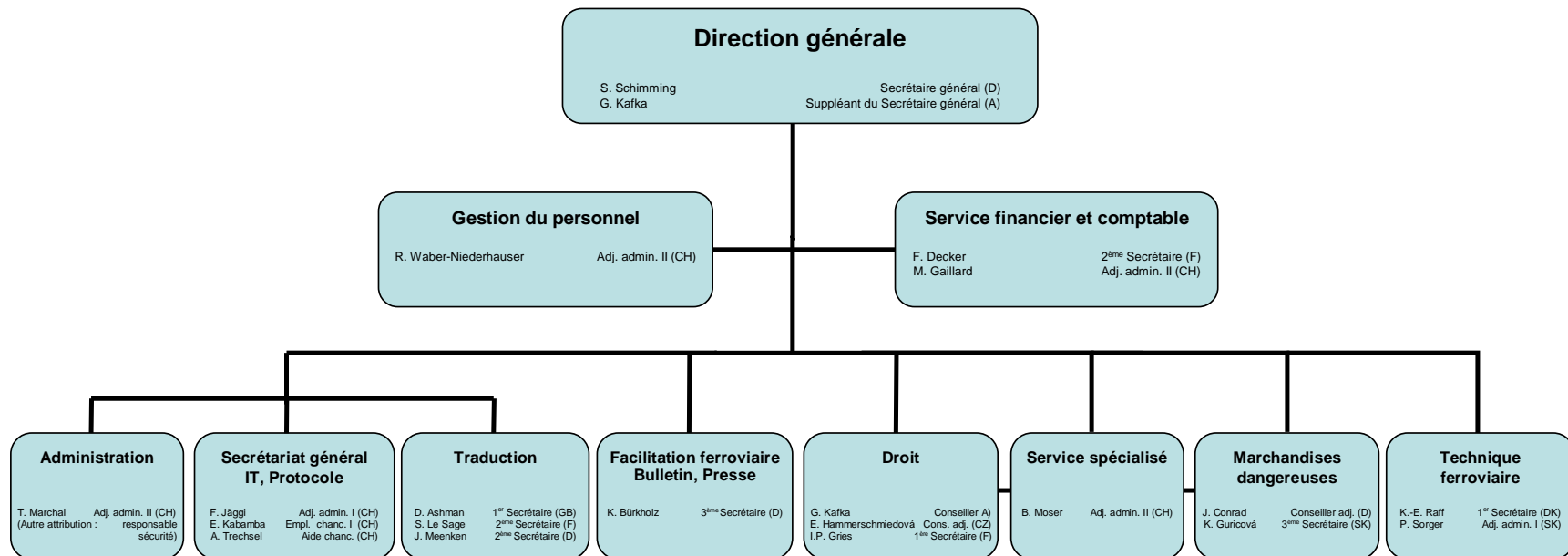
En 2008 déjà, il apparaissait que le personnel disponible ne pourrait plus longtemps faire face à l'augmentation de la charge de travail du Secrétariat due à l'intensification de sa coopération avec l'Union européenne, l'augmentation du nombre de ses États membres, la nécessaire mise en place de la Commission de facilitation ferroviaire et l'attention croissante portée aux transports trans-Eurasie. Sur l'initiative du Secrétaire général, le Comité administratif a approuvé la création des nouveaux postes de secrétaire pour la future commission, de traducteur de langue allemande et d'un poste à mi-temps dans le domaine des ressources humaines au printemps 2009.

En septembre 2009, la 9^{ème} Assemblée générale a tenu compte des propositions du Secrétaire général relatives à l'augmentation rendue indispensable des dépenses pour le personnel en accroissant le montant maximum autorisé dans le budget pour les années 2010 à 2012. Suite à ces décisions, les mises au concours pour ces nouveaux postes ont été signifiées aux États membres. Après des processus de sélection minutieux, ces postes ont pu être pourvus au cours de l'année 2010. Le choix des candidats s'est déjà révélé tout particulièrement réussi. Ainsi, par exemple, la Commission de facilitation ferroviaire a pu s'atteler à sa tâche dès novembre 2010 et sa séance constitutive.



OTIF

Secrétariat - Organigramme (Date : 31.12.2010)



XII. BATIMENT DU SIEGE

L'année 2010 s'est distinguée pour le Secrétariat par un autre évènement particulier. Pour la première fois depuis sa construction, le bâtiment du siège a subi des travaux importants.

La raison à ces travaux était l'augmentation de personnel de l'OTIF qui rendait la création de nouveaux bureaux indispensables. À cet effet, l'ancien logement de fonction de la concierge au 3^e étage, composé de 4 pièces, une cuisine et une petite salle de bain pour une superficie de 82 m², a été tout particulièrement utilisé. Cet espace a permis de créer 4 bureaux complets ainsi qu'une petite salle de travail qui sera à l'avenir mise à la disposition de délégués et de stagiaires. À l'occasion de ces travaux de rénovation et de construction, la « salle de lecture », qui n'était jusque là accessible que via un autre bureau, a été transformée en bureau disposant d'un accès indépendant.

Ces travaux qui comprenaient entre autres le déplacement de murs porteurs et non porteurs, la pose de nouveaux sols, le remplacement intégral des installations et équipements de la salle d'eau, le déménagement de toute la cuisine ainsi qu'une rénovation intégrale de l'ensemble, ont pu être réalisés dans les délais impartis et surtout dans la limite du budget accordé par le Comité administratif et approuvé par l'Assemblée générale.

