



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer**Groupe d'experts de l'identification permanente
du matériel roulant ferroviaire****Cinquième session**

Genève, 4-6 mai 2022

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Conception des marques permanentes du système d'individualisation
des véhicules ferroviaires : élaboration d'un cadre****Mécanisme de révision des Règles types****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À la quatrième session du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, les experts ont poursuivi les discussions sur l'élaboration d'un ensemble de Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire sur la base du document soumis par la Fédération de Russie (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/10) et des observations relatives au document informel SC.2/PIRRS No.1 (2021) formulées par le Secrétariat de l'OTIF (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/9).

2. Le Rail Working Group a ensuite soumis le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/8, à l'annexe duquel figure la Proposition de Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (ci-après les Règles types). L'article 7 des Règles types traite de la manière dont ces règles doivent être révisées. Le texte proposé est le suivant :

7.1 Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe établit un comité de révision chargé d'effectuer le suivi des présentes Règles et d'y proposer des amendements compte tenu de l'expérience de leur fonctionnement, de l'évolution juridique et technique, des observations et des pratiques optimales des industriels et des modifications apportées au Règlement. Le comité de révision comprend des représentants des organisations suivantes :

- Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ;
- Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) ;
- Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;
- Union internationale des chemins de fer (UIC) ;
- Association of American Railroads (AAR) ;



- Rail Working Group ;
- Conservateur du Registre international ;

et telles autres organisations représentatives des parties prenantes jugées appropriées par le comité de révision, sous réserve du consentement de ces organisations à participer. Un représentant du Comité des transports intérieurs de la CEE et un représentant d'UNIDROIT participent de plein droit.

7.2 Le comité de révision a son siège à Genève et établit son propre règlement intérieur.

7.3 Toute proposition d'amendement aux Règles est soumise par le comité de révision au Comité des transports intérieurs de la CEE pour examen. Les propositions d'amendement approuvées entrent en vigueur 30 jours après leur approbation et leur publication sur le site Web du Comité des transports intérieurs.

3. Au cours de cette quatrième session, le secrétariat a noté que cet aspect particulier des Règles types devrait être examiné plus avant pour s'assurer de sa conformité aux règles et pratiques normales de l'ONU, en accordant une importance particulière à ce qui se fait au sein du Comité des transports intérieurs (CTI) (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/7, par. 20). Le présent document fournit une analyse initiale des options envisageables.

II. Exemples de mécanismes existants au sein du Comité des transports intérieurs

4. Le Comité des transports intérieurs (CTI) est le dépositaire de 59 conventions et accords, ainsi que d'un certain nombre de règles, règlements, résolutions et normes. Bien que les processus de modification de ces conventions et accords soient parfois différents, il existe des points communs. La présente section donne quelques exemples de ces mécanismes.

Amendements à un accord

5. Les accords concernant les réseaux internationaux routiers, ferroviaires, intermodaux (transport combiné) et de voies navigables comportent tous des dispositions spécifiques quant à la manière dont des modifications peuvent être apportées à ces accords et à leurs annexes. Ces accords sont les suivants :

- Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) ;
- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) ;
- Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ;
- Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

6. Les amendements doivent être étudiés par le groupe de travail qui supervise l'accord concerné. Ainsi, la mise à jour de l'AGR est examinée par le Groupe de travail des transports routiers (articles 7 à 9), celle de l'AGC par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (articles 10 à 12), celle de l'AGTC par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (articles 14 à 16) et celle de l'AGN par le Groupe de travail des transports par voie navigable (articles 12 à 14).

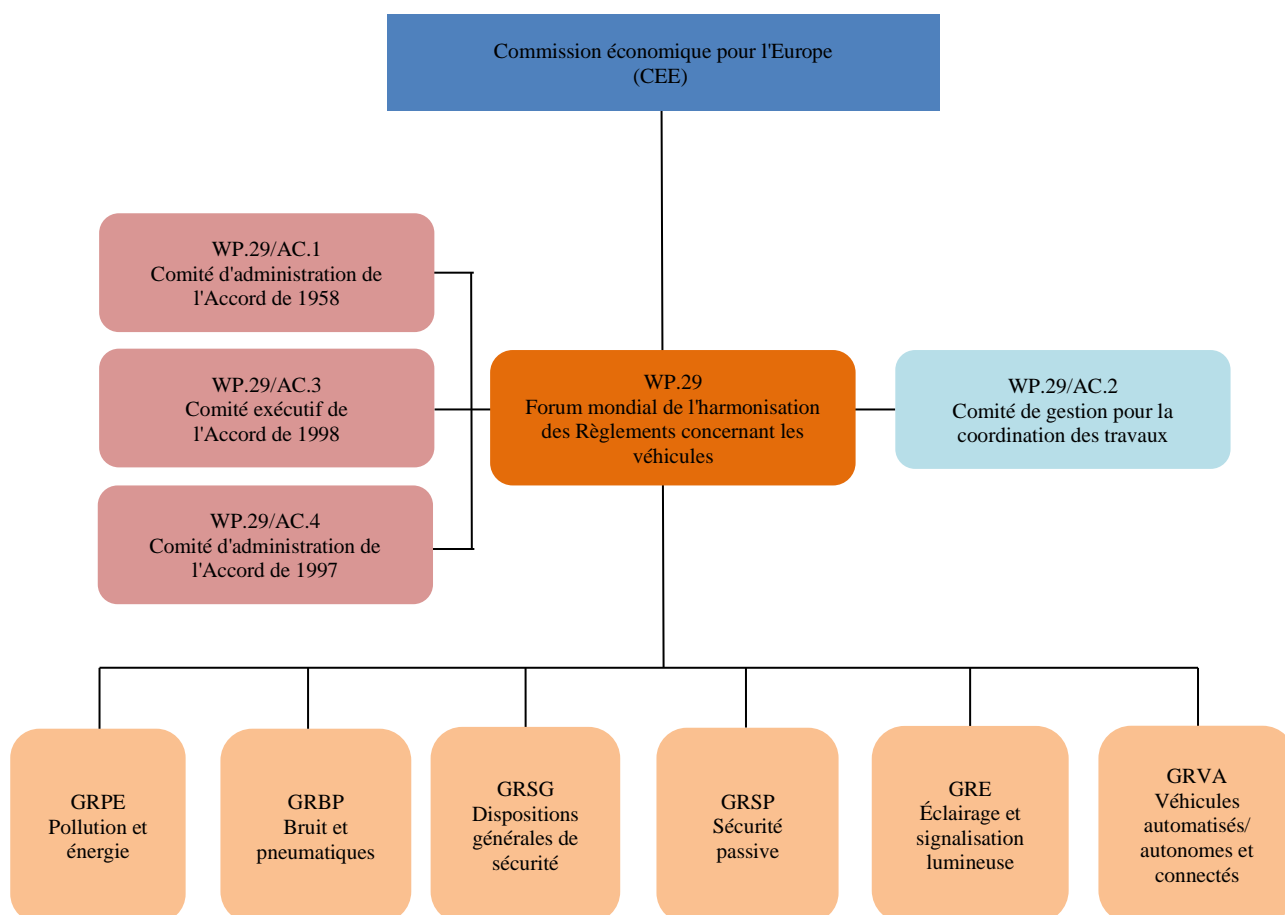
7. Les amendements ne peuvent être proposés que par les parties contractantes aux accords, et les décisions concernant leur adoption sont prises par les parties contractantes participant à la réunion du groupe de travail concerné. Ces décisions sont ensuite transmises au dépositaire de l'accord concerné (le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies) pour diffusion, et les parties contractantes disposent alors de six à neuf mois (selon l'accord) pour s'opposer aux propositions d'amendements. Si aucune objection n'est soulevée dans ce délai, les amendements entrent en vigueur trois mois après la communication du Secrétaire général des Nations Unies, émise conformément aux dispositions pertinentes de l'accord concerné.

Amendements aux règlements et règles annexés aux accords pertinents

8. La présente section fournit des exemples d'accords et de règlements administrés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), ainsi que par les organes compétents pour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

9. Les questions portant sur les Règlements ONU relatifs aux véhicules, adoptés au titre de l'Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements, les Règles ONU sur les contrôles techniques périodiques, adoptées en vertu de l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque de ces contrôles, ainsi que les Règlements techniques mondiaux (RTM), adoptés au titre de l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, sont supervisées par les comités d'administration ou les comités exécutifs établis par ces accords. Les comités sont composés uniquement de parties contractantes aux accords. Ces accords sont assortis de règlements et de règles qui doivent être régulièrement mis à jour.

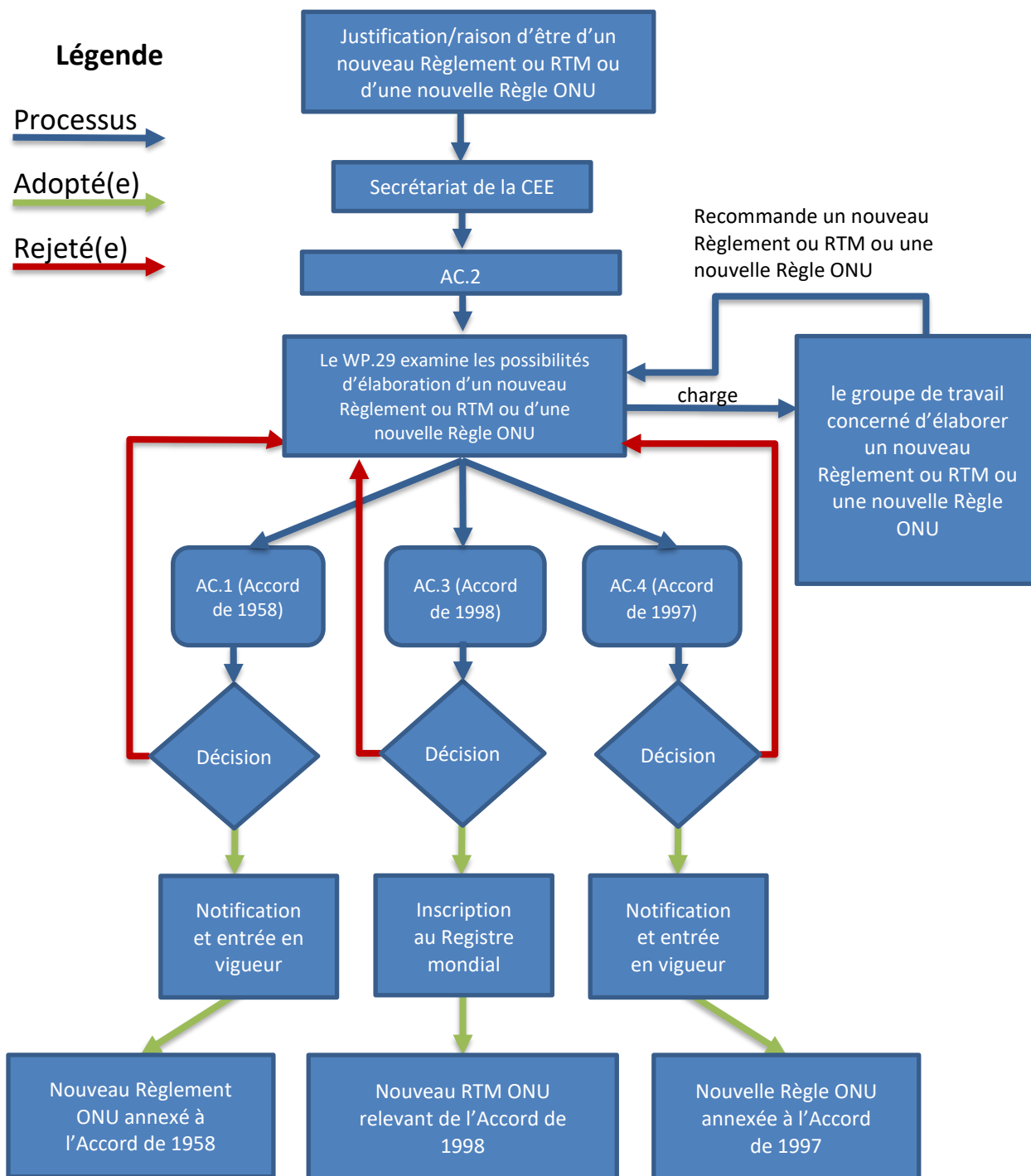
Figure I
Organisation générale du WP.



10. Les propositions de mise à jour des règlements et règles visés sont faites au sein des différents groupes de travail (par exemple, les Groupes de travail de la pollution et de l'énergie, du bruit et des pneumatiques, de l'éclairage et de la signalisation lumineuse, etc.). Ainsi, le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse, qui a été établi par le Comité des transports intérieurs en tant qu'organe subsidiaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), est composé d'États

membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE), d'États Membres de l'ONU qui ne sont pas membres de la CEE, mais qui sont parties contractantes aux accords pertinents, et d'organisations d'intégration économique régionale créées par des pays qui sont membres de la CEE ou de l'ONU et qui sont parties contractantes aux accords pertinents (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2, articles 1, 35 et 36). D'autres États et entités peuvent y participer à titre consultatif. Les propositions acceptées par les groupes de travail sont transmises au WP.29, qui peut alors débattre des modifications à apporter et les approuver, ou soumettre lesdites propositions directement au comité concerné pour examen.

Figure II
Processus d'amendement des Règlements ONU, RTM ONU
ou Règles ONU relatifs aux véhicules



11. Un autre exemple est celui de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), qui a été conclu à Genève le 26 mai 2000 à l'occasion de la Conférence diplomatique tenue sous les auspices de la CEE et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Avant l'entrée en vigueur de l'Accord, des mises à jour du Règlement annexé à ce dernier ont été régulièrement effectuées par une Réunion commune d'experts de la CEE et de la CCNR, conformément à la résolution adoptée le 25 mai 2000 par la Conférence diplomatique. Après l'entrée en vigueur de l'ADN, la première session du Comité d'administration de l'ADN, qui est composé des Parties contractantes à l'ADN, a été convoquée le 19 juin 2008, conformément à l'article 17 de l'Accord (<https://unece.org/DAM/trans/doc/2008/adn/ECE-ADN-02f.pdf>). Afin de modifier le Règlement, une Réunion commune d'experts (aujourd'hui le Comité de sécurité de l'ADN), composée des Parties contractantes à l'ADN, a été créée. Les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social peuvent participer à titre consultatif aux discussions que le Comité de sécurité de l'ADN peut consacrer à toute question présentant un intérêt pour lesdites institutions ou organisations. Le Comité de sécurité de l'ADN examine les propositions d'amendements à l'ADN, que le Comité d'administration de l'ADN peut ensuite adopter.

12. L'alinéa b) de l'article premier du projet de règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/12) prévoit que « Les États non membres de la CEE visés au paragraphe 11 du mandat de la CEE peuvent participer aux travaux du Comité de sécurité de l'ADN pour toutes les questions les concernant, mais à titre consultatif. Ces pays peuvent toutefois participer de plein droit aux sessions du Comité de sécurité de l'ADN consacrées à des questions relatives à un instrument juridique auquel ils sont Parties contractantes. ». Si elle est adoptée, cette disposition permettra aux États qui ne sont pas membres de la CEE d'être membres à part entière du Comité de sécurité de l'ADN pour les aspects qui les touchent.

13. Dans cet exemple, il convient de noter que les services de secrétariat sont assurés par le Secrétaire général de l'ONU et le Secrétaire général de la CCNR.

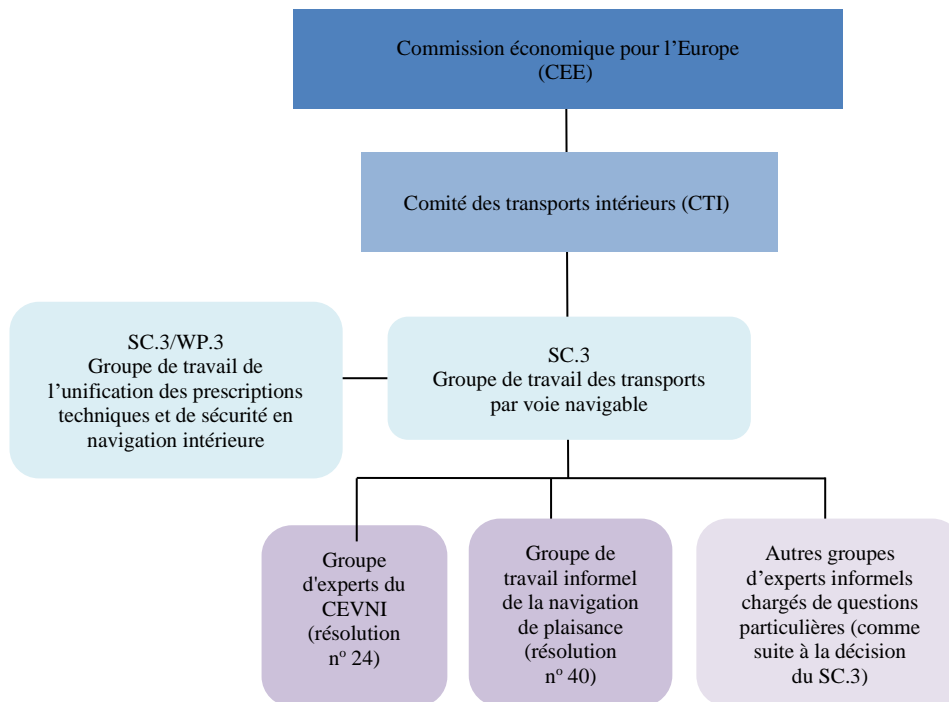
Amendements aux règlements et règles adoptés par le Groupe de travail des transports par voie navigable

14. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), créé par le Comité des transports intérieurs (à l'origine sous le nom de Sous-Comité des transports par voie navigable) et composé d'États membres de la Commission économique pour l'Europe, administre quant à lui plus de 100 résolutions qui précisent les règles et règlements dans les différents domaines du transport par voie navigable. Parmi ces règles et règlements, on peut notamment citer la résolution n° 24 relative au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et la résolution n° 40 relative au Certificat international de conducteur de bateau de plaisance. Les États membres de la CEE ont transposé ces règlements et règles dans leur législation interne. Si les résolutions de la CEE sont destinées à être appliquées par les États membres de la CEE, elles peuvent aussi être mises en œuvre en dehors de la région de la CEE, comme la résolution n° 40 en Afrique du Sud.

15. Les amendements aux résolutions peuvent être examinés et proposés par des groupes permanents d'experts (formels ou informels) établis par les décisions prises en la matière par le SC.3 à ses sessions formelles¹ (voir figure III).

¹ Pour les exemples mentionnés ici : la création du Groupe d'experts du CEVNI est énoncée au paragraphe 13 du document ECE/TRANS/SC.3/183, et celle du groupe de travail informel de la navigation de plaisance au paragraphe 93 du document ECE/TRANS/SC.3/203.

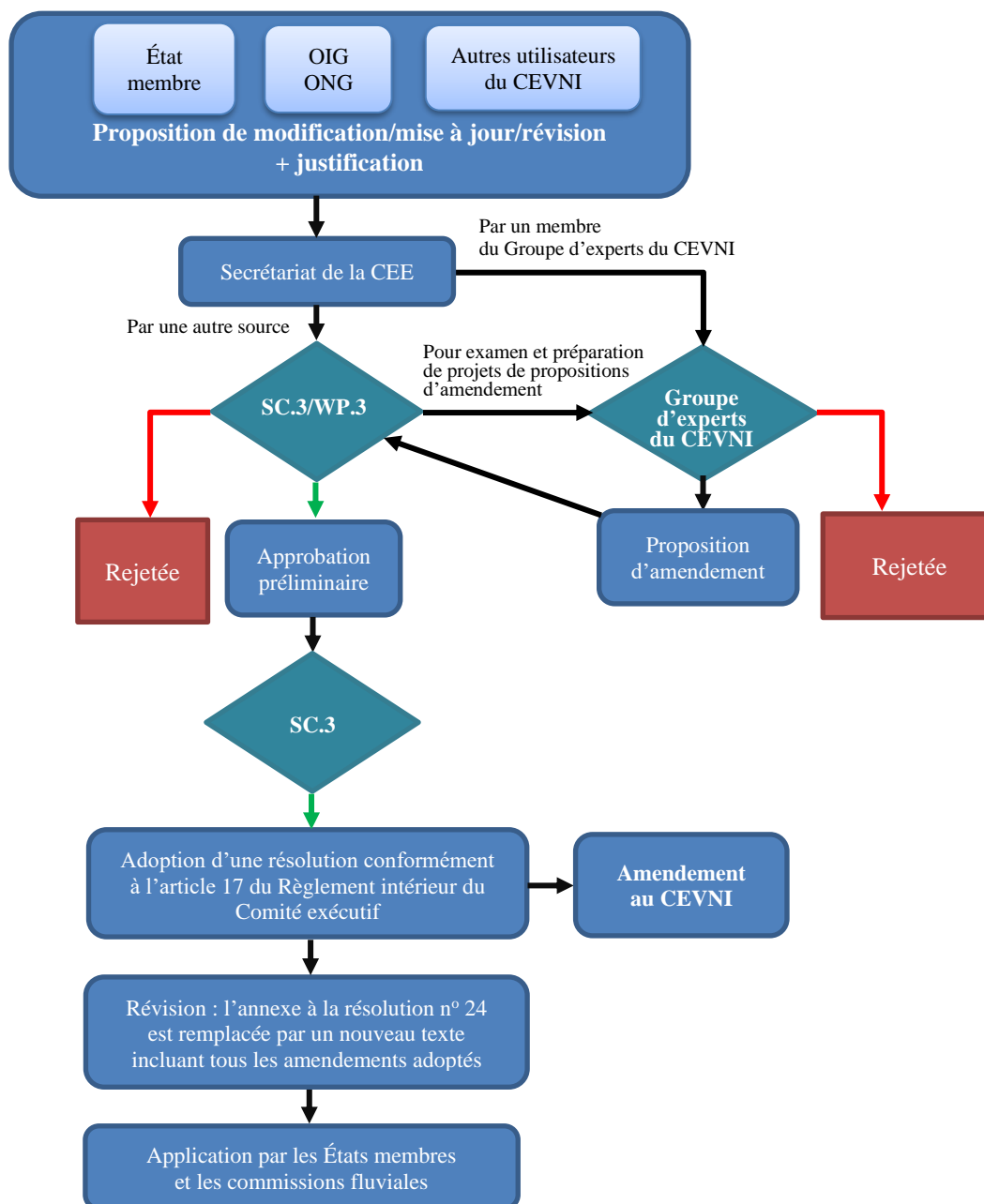
Figure III
Le SC.3 et ses organes subsidiaires chargés de la mise à jour des résolutions de la CEE dans le domaine des transports par voie navigable



16. Les groupes d'experts chargés des diverses questions liées à l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure examinent les propositions faites par leurs membres ou transmises par les États membres ou les organisations intergouvernementales (OIG), y compris les commissions fluviales, les organisations non gouvernementales (ONG) ou d'autres acteurs clés, et soumettent ensuite des projets d'amendements au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3, un organe subsidiaire du SC.3) pour approbation préliminaire. Les propositions approuvées à titre préliminaire sont ensuite transmises au SC.3 pour adoption définitive. Le processus d'examen des amendements au CEVNI est illustré à la figure IV. Il convient de noter que la participation au Groupe d'experts est ouverte aux représentants de tous les gouvernements et de toutes les commissions fluviales intéressés, conformément à la décision du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13). D'autres organisations internationales et d'autres parties intéressées peuvent participer en tant qu'observateurs.

17. Le SC.3 applique le Règlement intérieur du Comité exécutif de la CEE. Seuls les États membres de la CEE sont membres du SC.3 et disposent donc d'une voix au SC.3 ; les États non membres de la CEE peuvent participer en tant qu'observateurs.

Figure IV
Processus d'examen des amendements au CEVNI



III. Création d'un mécanisme de révision

18. Comme on l'a vu plus haut, certains accords et règlements dans le cadre desquels le Comité des transports intérieurs joue un rôle sont dotés d'un mécanisme de révision. L'entité concernée est créée par l'instrument lui-même, ou établie en tant qu'organe de la CEE.

19. Dans tous les cas examinés dans la présente note, le comité de révision de l'instrument se réunit régulièrement dans le cadre d'un groupe de travail et des débats sont organisés lorsque des amendements à un traité ou à des règlements doivent être étudiés.

20. Les exemples ci-dessus montrent qu'il n'existe pas de solution unique s'agissant du fonctionnement du mécanisme de révision. Aux fins du présent document, trois options ont été élaborées, pour examen :

- Option 1 : Le comité de révision pourrait prendre la forme d'une équipe de spécialistes, et ses recommandations devraient être approuvées par le Groupe de travail des transports par chemin de fer.
- Option 2 : Le comité de révision pourrait être composé uniquement d'États membres qui déclarent accepter les Règles types, et ses recommandations seraient approuvées par le Groupe de travail des transports par chemin de fer.
- Option 3 : Le comité de révision pourrait être composé de Parties contractantes au Protocole ferroviaire de Luxembourg, mais ses recommandations seraient approuvées par le Groupe de travail des transports par chemin de fer.

Option 1

21. Le comité de révision pourrait être établi en tant qu'organe subsidiaire du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). Les membres du comité de révision pourraient inclure des experts gouvernementaux de tout pays intéressé, et d'autres spécialistes sur la base des directives régissant la création et le fonctionnement des équipes de spécialistes de la CEE (ECE/EX/2/Rev.1). Le comité de révision examinerait et accepterait les propositions de modification ou de mise à jour des règles qu'il soumettrait au SC.2 pour approbation. Selon cette option, le processus de révision des Règles types fonctionnerait pratiquement de la même manière que le processus de révision des résolutions sur les voies navigables intérieures mentionné ci-dessus. Les décisions du SC.2 seraient prises par ses membres (les États non membres de la CEE et les autres parties prenantes pourraient participer en tant qu'observateurs).

22. Pour que les États non membres de la CEE puissent participer au processus de prise de décisions concernant les Règles types au sein du Groupe de travail des transports par chemin de fer, le Comité des transports intérieurs pourrait adopter une décision permettant à ces États d'être membres à part entière du Groupe de travail, conformément au paragraphe 2 du document ECE/EX/1, ou membres à part entière uniquement pour les discussions pertinentes relatives aux Règles types, à l'instar de ce que prévoit l'alinéa b) de l'article premier du projet de règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN mentionné ci-dessus.

23. Le SC.2 pourrait décider de la date d'entrée en vigueur des amendements aux Règles types convenus.

Option 2

24. Le comité de révision pourrait être établi en tant qu'organe subsidiaire du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), et sa composition pourrait être limitée aux États qui déclarent accepter les Règles types. Comme dans le cas de la résolution n° 40 (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, par. 2), les Règles types pourraient figurer en annexe d'une résolution du Groupe de travail des transports par chemin de fer pour acceptation par les gouvernements intéressés. Cette option nécessiterait un processus d'approbation par le SC.2 semblable à celui de l'option 1, et aurait les mêmes conséquences s'agissant de la participation des États non membres de la CEE (voir par. 20 et 21 ci-dessus).

Option 3

25. Le comité de révision pourrait être établi en tant qu'organe subsidiaire du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), et sa composition pourrait être limitée aux États qui sont Parties contractantes au Protocole ferroviaire de Luxembourg. Cette option nécessiterait un processus d'approbation par le SC.2 semblable à celui de l'option 1, et aurait les mêmes conséquences s'agissant de la participation des États non membres de la CEE (voir par. 20 et 21 ci-dessus).

IV. Le rôle de la CEE

26. Étant donné que chacune de ces options nécessiterait que la CEE assure certaines fonctions de secrétariat, sa participation ès qualités pourrait créer un conflit d'intérêts. Par conséquent, le seul rôle de la CEE serait d'assumer le secrétariat du mécanisme de révision des Règles types.

V. Prochaines étapes

27. Le Groupe d'experts souhaitera peut-être prendre en compte les informations fournies ci-dessus.
