


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Sixième session

Genève, 2 et 3 décembre 2013

**Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation
du droit ferroviaire sur sa sixième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–4	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	5	2
III. Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 2 de l'ordre du jour).....	6–11	2
IV. Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	12–16	3
V. Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire (point 4 de l'ordre du jour).....	17–39	4
VI. Identification d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié en s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour).....	40–41	9
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour).....	42	9
VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour).....	43	9
IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour).....	44	9



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa sixième session les 2 et 3 décembre 2013, à Genève.
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants: Allemagne, Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Finlande, France, Kazakhstan, Lituanie, Pays-Bas, Pologne et Turquie. Des représentants de la Chine y ont aussi participé conformément au mandat de la CEE. Un expert de l'Union européenne (DG MOVE) était également présent.
3. Des experts de trois organisations intergouvernementales, l'Organisation pour la coopération entre les chemins de fer (OSJD), la Commission économique eurasiennne et l'Organisation intergouvernementale pour le transport international par rail (OTIF), étaient présents, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Coordinating Council of Trans-Siberian Transportation (CCTT), Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations et des groupes industriels ci-après ont participé à la session: CMS Cameron McKenna, Deutsche Bahn (DB) et Plaske JSC.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7.

5. L'expert de la Fédération de Russie a suggéré de remplacer «examiner et décider de nouveaux détails», dans le quatrième paragraphe des annotations relatives au point 2, par «se pencher et se prononcer sur de nouvelles questions». Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat, tel qu'il a été modifié (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7).

III. Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9.

6. Le Groupe d'experts a rappelé que la Déclaration commune précisait la stratégie (feuille de route) à suivre pour définir les conditions juridiques du transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique, sur le modèle de celles en vigueur pour les modes de transport concurrents, c'est-à-dire le transport routier, le transport aérien et le transport maritime, stratégie qui comprenait les éléments suivants:
 - a) L'établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques pour les opérations de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, ce qui faciliterait les procédures de passage des frontières, en particulier pour le trafic en transit;
 - b) L'analyse des conventions internationales en vigueur dans les différents modes de transport (ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes, afin de recenser les dispositions et procédures importantes pour l'établissement d'un droit ferroviaire unifié;

c) L'unification du droit ferroviaire international afin de permettre le transport ferroviaire dans le cadre d'un système juridique unique de l'Atlantique au Pacifique;

d) Sur la base d'un consensus solide sur un droit ferroviaire unifié, l'adoption d'un système de gestion approprié pour un tel droit en s'appuyant sur l'expérience d'organisations internationales dont les activités concernent le transport ferroviaire (par exemple, OSJD ou OTIF) ou d'autres modes de transport;

e) Un soutien à l'utilisation la plus large possible des documents électroniques et des systèmes de transport intelligents.

7. Ces cinq éléments représentent les objectifs du travail du Groupe d'experts et devraient être les principales questions à examiner.

8. Le Groupe d'experts a aussi rappelé que, lors de sa cinquième session, il avait examiné les principaux problèmes et questions à traiter au moyen d'un ensemble unifié de dispositions et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Il avait aussi décidé d'élaborer les dispositions juridiques portant sur le transport international ferroviaire des marchandises en mettant l'accent sur les contrats de transport et en particulier sur les droits et obligations des parties contractantes, les documents de transport, la responsabilité, les réclamations et les relations entre transporteurs. Il était aussi apparu que d'autres questions concernant par exemple les spécifications techniques, l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant ainsi que la sécurité et la sûreté devaient faire l'objet de décisions fondées sur une analyse des accords COTIF/CIM et SMGS qui devait être préparée par le secrétariat de la CEE.

9. Le Groupe d'experts était d'avis que la facilitation du passage des frontières, les questions douanières, le transport international de marchandises ou d'unités de chargement particulières ainsi que l'accès aux marchés ferroviaires étaient déjà visés soit par d'autres instruments juridiques internationaux soit par des règles nationales ou régionales et, partant, ne relevaient pas de sa compétence.

10. Le champ d'application géographique de règles unifiées applicables au transport ferroviaire devait inclure essentiellement la région de la CEE et les pays intéressés tels que la Chine et la Mongolie. C'est pourquoi la participation de ces pays et du secrétariat de la CESAP aux travaux juridiques du Groupe d'experts était hautement souhaitable et devrait être facilitée par le secrétariat.

11. Le Groupe d'experts a souhaité la bienvenue à la délégation de la Chine, qui participait pour la première fois à l'une de ses sessions, et l'a invitée à faire de même aux sessions suivantes. En outre, le Groupe d'experts a prié le secrétariat de se renseigner sur les possibilités de faciliter la participation et les contributions effectives d'experts chinois, éventuellement en prenant, si possible, des dispositions pour la traduction de documents et la fourniture de services d'interprétation en chinois.

IV. Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes (point 3 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4.

12. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à sa précédente session il avait passé en revue les accords et instruments juridiques internationaux existants qui couvraient tous les modes de transport, sur la base d'indications fournies par le secrétariat, afin de déterminer les éléments et les mécanismes ainsi que les meilleures pratiques à prendre en considération pour établir un régime ferroviaire unifié (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4).

13. Le Groupe d'experts a fait observer qu'aucun des experts n'avait communiqué au secrétariat d'observations sur l'exactitude et l'exhaustivité des informations fournies dans le document du secrétariat, comme il le leur avait été demandé à la précédente session.

14. L'expert de l'Allemagne a fait observer qu'il fallait remplacer les renvois aux «Règles de La Haye» par des renvois aux «Règles de La Haye Visby».

15. Si les experts communiquaient leurs observations avant la prochaine session, le secrétariat établirait une synthèse des informations ainsi communiquées dans un document de base que le Groupe examinerait plus avant.

16. Le Groupe d'experts a considéré que, si aucune observation n'était reçue des experts avant la prochaine session, le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4 serait considéré comme exact et complet.

V. Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/10, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/11.

17. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à sa session précédente il avait procédé à un échange de vues sur les principaux éléments et réglementations qui pourraient être inclus ou traités dans un régime juridique international unifié applicable aux opérations de transport ferroviaire de marchandises et susceptible d'assurer la transparence et la sécurité juridiques du système de transport international de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie.

18. S'appuyant sur le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9, établi par le secrétariat, et prenant note du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/10 communiqué par le secrétariat de l'OTIF et du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/11 communiqué par le secrétariat de l'OSJD, le Groupe d'experts a examiné une comparaison des dispositions juridiques contenues dans les accords COTIF/CIM et SMGS en ce qui concerne les sept domaines ci-après (sans ordre de priorité):

- a) Champ d'application;
- b) Contrat de transport (signature et exécution);
- c) Responsabilité;
- d) Réclamations;
- e) Relations entre les transporteurs ferroviaires;
- f) Recours (infrastructure, matériel roulant, spécifications techniques, sécurité et sûreté, etc.);
- g) Autres dispositions pertinentes (échange de données informatisé, réserves, différends, entrée en vigueur, période de transition, etc.).

19. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 présentait une comparaison entre les dispositions des accords COTIF/CIM (colonne 1) et SMGS (colonne 2). Ces dispositions juridiques étaient brièvement évaluées dans le contexte d'autres instruments juridiques internationaux tels que la CMR et la Convention de Montréal (colonne 3). Enfin, les premiers éléments et la formulation éventuelle de certaines dispositions juridiques spécifiques (colonne 4) susceptibles d'être incluses dans un instrument juridique destiné au transport international de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie avaient été communiqués, selon ce qui convenait et ce qui avait été demandé.

20. Un consensus semblait se dégager entre les experts pour considérer qu'il convenait d'éviter de créer une troisième couche de droit ferroviaire qui s'ajouterait aux accords COTIF/CIM et SMGS, ne serait-ce que pour éviter des conflits entre des conventions. De même, la création d'un nouveau régime ferroviaire international remplaçant les régimes COTIF/CIM et SMGS dans leur intégralité serait compliquée et prendrait beaucoup de temps en raison des longues périodes de transition qu'exigeraient son entrée en vigueur et la dénonciation des accords COTIF/CIM et SMGS.

21. Le secrétariat a présenté un autre concept de régime ferroviaire international qui, sans toucher aux deux régimes actuels, comblerait les lacunes que laissent subsister les accords COTIF/CIM et SMGS en ce qui concerne l'utilisation d'un contrat de transport ferroviaire unique, d'une lettre de voiture unique et d'un système de responsabilité unique pour le transport par chemin de fer Europe-Asie. Un tel régime permettrait la réalisation de transports ferroviaires de l'Atlantique au Pacifique qui reposeraient sur une seule et même base juridique, ce qui n'était actuellement possible que pour le transport routier et aérien.

22. Ce nouveau régime ferroviaire international serait fondé sur les dispositions pertinentes de l'accord COTIF/CIM ainsi que sur le plus récent projet de nouvelle convention SMGS, avec notamment les systèmes d'échange de données informatisé (EDI). Une telle approche reposant sur des dispositions juridiques, des normes et des procédures familières et éprouvées devrait permettre une application harmonieuse et efficace du nouveau régime ferroviaire international dans les pays qui y adhéreraient.

23. Ce concept de nouveau régime juridique ferroviaire international reposerait sur les principaux éléments suivants:

a) Le nouveau régime juridique ferroviaire ne serait applicable que lorsque le transport international de marchandises par chemin de fer sortirait du champ d'application des régimes COTIF/CIM ou SMGS actuels. Les exemples suivants pouvaient être cités:

i) Le transport ferroviaire international entre la Chine et la Fédération de Russie continuerait à relever du régime SMGS. De même, le transport de marchandises par chemin de fer entre l'Allemagne et la Turquie continuerait à relever du régime COTIF/CIM;

ii) Le transport de marchandises par chemin de fer entre la Chine ou la Fédération de Russie et l'Allemagne pourrait aussi continuer à être fondé à la fois, comme c'était le cas actuellement, sur les lois nationales et sur les accords COTIF/CIM et SMGS, à condition que deux contrats de transport séparés soient conclus: l'un concernant le transport des marchandises à l'intérieur du territoire des États parties à la convention SMGS et l'autre concernant leur transport à l'intérieur des États parties à l'accord COTIF/CIM. Cela entraînerait cependant des procédures de réexpédition aux frontières entre les régimes COTIF/CIM et SMGS;

iii) Le nouveau régime juridique ferroviaire pourrait faciliter le transport de marchandises par chemin de fer entre la Chine ou la Fédération de Russie et l'Allemagne sans réexpédition aux frontières entre les régimes COTIF/CIM et SMGS grâce à un contrat de transport unique. De la même manière, le transport ferroviaire entre l'Europe et la Turquie vers le Moyen-Orient ou le Pakistan et l'Inde pourrait se faire à l'avenir dans le cadre du nouveau régime juridique ferroviaire;

b) Le nouveau régime juridique ferroviaire ne s'appliquerait que si les parties au contrat de transport par chemin de fer, c'est-à-dire l'expéditeur et l'entreprise ferroviaire qui l'avaient conclu, le décidaient et acceptaient que le nouveau régime juridique s'applique (clause d'option positive). L'application de ce nouveau régime juridique par le secteur ferroviaire serait donc volontaire. Toutefois, une fois que les parties au contrat de transport auraient accepté d'appliquer ce nouveau régime et l'auraient indiqué dans le contrat, ses dispositions deviendraient obligatoires.

Lorsqu'ils appliqueraient un contrat unique de transport, les entreprises ferroviaires et les expéditeurs seraient donc libres de décider s'ils souhaitent continuer à appliquer une loi nationale spécifique pour le transport ferroviaire Europe-Asie et au-delà ou s'ils désirent appliquer les dispositions uniformes et transparentes du nouveau régime juridique ferroviaire international.

24. Les experts de la Fédération de Russie et de l'OSJD ont dit que le Groupe d'experts devrait s'employer à créer un nouveau régime juridique qui se substituerait aux deux régimes existants. Ce nouveau régime couvrirait tous les aspects actuellement couverts par les deux régimes existants. L'expert de l'OSJD a indiqué que son organisation procédait actuellement à la révision de la convention SMGS. Il a fait observer que les dispositions de la convention SMGS révisée seraient plus proches de celles de la convention COTIF et que leur texte final devrait être établi et approuvé par les États membres de l'OSJD durant l'été 2014. Il a suggéré d'utiliser les dispositions révisées de la convention SMGS comme base pour examiner la question d'un nouvel instrument juridique.

25. L'expert du secrétariat de l'OTIF a fait observer que l'idée de créer un instrument qui chapeauterait les deux régimes juridiques COTIF/CIM et SMGS pourrait certes paraître séduisante à première vue, mais irait à l'encontre de l'objectif visé parce qu'elle reviendrait à créer un régime juridique supplémentaire, une sorte de troisième instrument juridique, avec tous les risques de conflits avec les deux régimes existants qui en découleraient. Une deuxième approche pourrait consister à établir un nouveau régime autonome distinct pour le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Cependant, l'OTIF estimait que cette approche obligerait les États non seulement à se lancer dans un long cycle de négociations, dont le succès ne serait pas garanti, mais aussi à dénoncer les accords COTIF/CIM et SMGS. Si cette approche était retenue, les États parties aux Règles uniformes CIM constituant l'appendice B à la COTIF devraient tout d'abord déclarer qu'ils n'appliqueraient pas totalement cet appendice. Dans un deuxième temps, il faudrait modifier la COTIF pour permettre la dénonciation des Règles uniformes CIM, ce qui serait un processus long, nécessitant la ratification par les États. La troisième solution, celle que préconisait l'OTIF, serait de mettre en place un régime juridique rapidement opérationnel qui servirait d'interface entre les deux régimes juridiques qui coexistaient actuellement, le régime COTIF/CIM et le régime SMGS.

26. L'expert de l'OTIF a en outre souligné que l'OTIF appréciait les progrès réalisés grâce aux efforts constants faits par l'OSJD, le CIT et l'OTIF pour rapprocher les dispositions des accords COTIF/CIM et SMGS: notamment celles qui concernaient la présomption de dommage en cas de réexpédition et l'harmonisation juridique du transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, avec la création notamment de la lettre de voiture CIM/SMGS, du modèle de formulaire de liste de wagons et de conteneurs et du modèle uniforme de procès-verbal de constatation CIM/SMGS. Le régime servant d'interface, fondé sur l'approche de l'OTIF, pourrait s'appliquer soit à certains couloirs à haute performance, soit tout simplement si les parties au contrat de transport en décidaient ainsi, et ceci dès lors que les marchandises passeraient du champ d'application de la COTIF/CIM à celui de la SMGS.

28. Tenant dûment compte de ces informations et propositions et faisant référence aux dispositions pertinentes des accords COTIF/CIM et SMGS, le Groupe d'experts a procédé à un premier examen des colonnes 3 et 4 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 afin de parvenir à un accord sur les concepts et dispositions juridiques explicatives à inclure dans un nouveau régime juridique ferroviaire international. Les articles proposés A à I ont été examinés successivement.

29. Champ d'application (art. A)

Il y a eu accord sur le fait qu'il fallait remanier le texte définissant le champ d'application du nouveau régime de manière à clairement indiquer que ce régime juridique devait s'appliquer uniquement au transport ferroviaire international et non au transport ferroviaire national (...effectué sur les territoires d'au moins deux parties contractantes...). Plusieurs experts ont approuvé la proposition faite par l'OTIF selon laquelle le nouveau régime ferroviaire devrait couvrir les opérations de transport intermodal, y compris le transport par route et par voies navigables intérieures.

30. Droit contraignant (art. B)

Le Groupe d'experts a fait observer que le nouvel instrument juridique international primerait sur le droit national. L'expert de la Commission européenne a appuyé le texte de cet article parce que des dispositions similaires figuraient dans les accords COTIF/CIM et SMGS. L'expert de l'Allemagne a estimé qu'il convenait d'éviter de créer une troisième couche de droit ferroviaire qui s'ajouterait aux accords COTIF/CIM et SMGS, ne serait-ce que pour éviter des conflits entre les conventions.

31. Prescriptions de droit public (art. C)

L'expert de l'Allemagne a fait observer qu'il était très important de préciser ce que signifiait l'expression «droit public» et si la question de la lettre de voiture pouvait être considérée comme relevant du droit public. Le Président a indiqué que la lettre de voiture SMGS était acceptée comme document douanier. Il fallait donc ajouter des dispositions pertinentes dans cet article. L'expert de la Commission européenne a dit que les dispositions pertinentes du RID devaient s'appliquer au transport de marchandises dangereuses. L'expert de l'OSJD a fait savoir qu'il approuvait, en principe, les articles proposés et que, dans la convention SMGS révisée, l'article C relatif aux prescriptions de droit public contiendrait des dispositions plus détaillées.

32. Lettre de voiture (art. D)

L'expert du CIT a indiqué que le titre de cette disposition devait être remplacé par «contrat de transport». L'OSJD a appuyé cette proposition. Tous les experts étaient d'accord pour supprimer le paragraphe 2 de cet article. Les experts de l'OSJD ont en outre suggéré d'annexer la lettre de voiture CIM/SMGS au nouvel instrument juridique. L'expert de l'OTIF a dit que les experts devraient d'abord décider si un modèle de lettre de voiture uniforme allait ou non être utilisé, puis s'il fallait ou non l'annexer au nouvel instrument juridique. Le Président et l'expert du CIT ont indiqué que la question de la lettre de voiture électronique devrait aussi être traitée. L'expert de l'Allemagne a estimé que, au paragraphe 4 de l'article D, les dispositions pertinentes du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique, initialement établi par UNIDROIT, devraient être examinées dans ce contexte. L'expert de la Fédération de Russie a appuyé en principe les dispositions de cet article et a laissé entendre qu'il pourrait être nécessaire de réviser et corriger la version russe. L'expert du CIT a indiqué que les dispositions pertinentes de la COTIF/CIM faisaient actuellement l'objet d'une révision et que des informations complémentaires seraient communiquées à la prochaine session.

33. Teneur de la lettre de voiture (art. E)

L'expert de l'OSJD a indiqué que, dans l'accord SMGS révisé, la lettre de voiture contenait dix-sept (17) rubriques alors qu'il n'y en avait que quatorze (14) dans l'article E proposé. Il faudrait donc réviser la liste. Le Président a suggéré de traiter dans le nouvel instrument juridique la question de la teneur de la lettre de voiture.

34. Responsabilité pour les renseignements donnés dans la lettre de voiture (art. F)

Le Président a indiqué que, outre la lettre de voiture, d'autres documents pouvaient être exigés. Le secrétariat a indiqué que ces questions étaient traitées dans les dispositions de l'article K. Sur le principe, les dispositions de l'article F semblaient acceptables pour le Groupe d'experts.

35. Paiement des frais (art. G)

L'expert de l'Allemagne a fait observer que, dans les pays de l'Union européenne et dans de nombreux autres pays, les tarifs étaient arrêtés par les parties et n'étaient pas réglementés par les gouvernements ou les pouvoirs publics. L'expert de l'OSJD a informé le Groupe que dans les pays où l'accord SMGS était applicable, les tarifs étaient calculés pour le jour de réalisation du transport et que l'application des tarifs était obligatoire. L'expert de la Fédération de Russie a souligné que, sous leur forme actuelle, les dispositions de l'article G proposé n'étaient pas acceptables. Le Président a indiqué que dans les pays parties à la SMGS, les tarifs n'étaient pas tous réglementés et qu'un compromis pourrait être trouvé si des précisions étaient ajoutées dans cet article. Les principes figurant dans l'article proposé pourraient alors être acceptables.

36. Vérification (art. H)

L'expert de l'OSJD a indiqué que cette question était abordée à l'article 20 de la Convention SMGS révisée. L'expert du CIT a souligné combien il était important d'examiner la question de la force probante de la lettre de voiture. Le Président a indiqué que, dans la Convention SMGS, les procédures de vérification étaient clairement définies et que les experts devraient étudier la façon dont les procédures d'examen devraient être organisées et faire l'objet de renvois dans les articles pertinents.

37. Force probante de la lettre de voiture (art. I)

L'expert de la Fédération de Russie et le Président ont estimé que, sur le principe, les dispositions de cet article étaient correctes. Cependant, leur traduction en russe ne l'était pas. L'expert de l'Allemagne s'est interrogé sur le sens de l'expression «dûment approuvée» dans la deuxième phrase de cet article.

38. À la suite de ce premier examen de la base conceptuelle et juridique d'un nouveau régime ferroviaire international, le Groupe d'experts a décidé que, pour sa prochaine session:

i) Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 devait être révisé sur la base des discussions tenues à la session en cours;

ii) Des propositions sur le libellé des articles J à FF devraient être faites par le secrétariat pour la colonne 4 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9.

39. Les représentants du Comité international du transport par rail ont informé le Groupe d'experts des derniers progrès réalisés dans l'élaboration des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie et des travaux réalisés par le secrétariat du CIT. Le Groupe d'experts s'est félicité du travail accompli et a remercié le secrétariat du CIT pour ses efforts.

VI. Identification d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié en s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour)

40. Le Groupe d'experts a rappelé que, à sa précédente session, il avait demandé au secrétariat de préparer une analyse préliminaire des questions liées à la gestion dans d'autres conventions et accords en matière de transport qui porte au moins sur les questions suivantes:

- a) Les fonctions de dépositaire (garde, copies certifiées, notifications, etc.);
- b) Les fonctions administratives (amendements, interprétation, suivi, etc.);
- c) Les fonctions d'appui du secrétariat.

41. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12, dans lequel il était tenu compte d'informations plus détaillées que l'OSJD et l'OTIF avaient communiquées dans les documents informels n^{os} 2 et 3 respectivement. Faute de temps, le Groupe d'experts n'a pas examiné ces documents.

VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)

42. Aucune proposition n'a été formulée au titre de ce point.

VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour)

43. Il est prévu que la prochaine session du Groupe d'experts ait lieu les 3 et 4 avril 2014 au Palais des Nations, à Genève.

IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour)

44. Le Groupe d'experts a décidé que le secrétariat établirait un rapport concis sur les résultats de la session.
