



Conseil économique et social

Distr. générale
5 mai 2015
Français
Original : anglais

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

Dixième session

Genève, 11-13 février 2015

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa dixième 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. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	6	2
IV. Mandat : Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités visant à uniformiser le droit ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)	7-11	2
V. Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique (point 4 de l'ordre du jour)	12-51	3
VI. Définition d'un système de gestion approprié pour un régime de droit ferroviaire unique tenant compte de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour)	52-59	10
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)	60	11
VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour)	61	11
IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour)	62	11



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa dixième session du 11 au 13 février 2015 à Genève.
2. Ont participé des experts des pays suivants : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, Géorgie, Pologne, Suisse, Turquie et Ukraine.
3. Des experts des organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi présents à la session : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations suivantes ainsi que d'un groupe industriel ont également pris part à la session : CMS Cameron McKenna et Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT).

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

Document : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/1.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/1).

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe d'experts a élu M. A. Druzhinin (Fédération de Russie) Président et M^{me} S. Miettinen-Belleverguem (Finlande) Vice-Présidente.

IV. Mandat : Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités visant à uniformiser le droit ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/2013/2, ECE/EX/2014/L.30, document informel ITC (2015) n° 18 et ECE/TRANS/2015/15.

7. Le Groupe d'experts a été informé par le secrétariat que le Groupe de travail des transports par chemin de fer avait pris note, à sa soixante-huitième session (24-26 novembre 2014) de l'excellent travail réalisé par le Groupe d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire et a remercié les experts de leur participation et de leur engagement en faveur de cette entreprise difficile. Le Groupe de travail est parvenu à la conclusion qu'il faudrait plus de temps pour donner sa forme définitive au nouvel instrument juridique. Il a souligné que, pour ce faire, trois tâches principales suivantes restaient à accomplir : 1) revoir le texte sur le fond et trancher toutes les questions en suspens; 2) revoir le texte linguistiquement dans les trois langues (anglais, français et russe); et 3) prendre une décision sur un système de gestion approprié pour un régime de droit ferroviaire unique.
8. Le Groupe de travail a également relevé que le Groupe d'experts avait besoin d'organiser des réunions entre l'expiration de son mandat (fin 2014) et la soixante-dix-septième session du Comité des transports intérieurs, afin que l'élan acquis ne

retombe pas. Le Groupe de travail est convenu de demander au Bureau du Comité des transports intérieurs d'approuver à titre exceptionnel, et sans attendre de recevoir l'accord du Comité, le renouvellement pour un an du mandat du Groupe d'experts. Le Président du Comité des transports intérieurs, M. J. Kleniewski, présent à la session, a accepté de soumettre cette proposition au Bureau pour approbation à sa réunion, tout en reconnaissant l'importance du facteur temps pour le Groupe d'experts.

9. Le Bureau du Comité des transports intérieurs, à sa troisième session (27 et 28 novembre 2014), a étudié la possibilité de renouveler le mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire, censé expirer fin 2014. Le Bureau a décidé de demander au Comité exécutif d'accorder au Groupe d'experts un renouvellement de son mandat pour un an afin de ne pas perdre l'élan acquis.

10. Le Comité exécutif, à sa soixante-quatorzième session (17 décembre 2014) a approuvé la reconduction du mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire ainsi que du cadre de ses attributions (ECE/EX/2014/L.30/document informel ITC (2015) n° 18) jusqu'au 31 décembre 2015.

11. Le Groupe d'experts a rappelé que son mandat reposait sur la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin, signée durant la réunion ministérielle tenue à la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/2013/2). La stratégie (feuille de route ferroviaire) énoncée dans la Déclaration commune a établi quels points devaient figurer à l'ordre du jour de toutes les sessions du Groupe d'experts et a permis de retenir pour celui-ci les objectifs principaux suivants :

a) Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui pourraient faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit;

b) Analyse des conventions relatives aux modes de transport internationaux existants (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes afin de mettre en lumière les dispositions et les procédures importantes pour l'établissement d'un droit ferroviaire unifié;

c) Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique;

d) Sur la base d'un futur consensus de fond sur un droit ferroviaire unifié, définition d'un système de gestion approprié pour un régime de droit ferroviaire unifié s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (OSJD, OTIF et autres) ainsi que d'autres organisations internationales en charge d'autres modes de transport;

e) Mise en œuvre la plus large possible des systèmes documentaires électroniques et des systèmes de transport intelligents.

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

Document : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/3.

12. Le secrétariat a établi un projet (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/3) de dispositions juridiques pertinentes à intégrer dans un nouveau régime juridique pour le

transport ferroviaire, en vue de son examen par le Groupe d'experts conformément aux décisions prises par celui-ci à ses cinquième (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, par. 13 à 21), sixième (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, par. 6 à 39), septième (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/2, par. 6 à 54), huitième (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/7, par. 6 à 46) et neuvième sessions (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/10, par. 6 à 51). Le projet prend également en compte les considérations et propositions formulées lors de la réunion informelle des « Amis du Président » du Groupe d'experts (Genève, le 29 septembre 2014).

13. Les experts ont examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/3 afin de revoir le texte sur le fond et d'un point de vue linguistique, dans les trois langues (anglais, français et russe) et de régler toutes les questions en suspens. Le document a été révisé article par article, avec une attention particulière portant sur les questions en suspens.

14. Article 1. Champ d'application

À l'initiative du représentant de l'OSJD, les experts ont décidé de remplacer, au paragraphe 2, « en complément au » et « supplémentaire » par « en plus du » et « additionnel », respectivement. Ils ont aussi remplacé « convention » par « traité » et ajouté entre crochets la mention « transport combiné ». La suggestion visant à remplacer « modes » par « moyens » a été rejetée.

15. Article 2. Droit contraignant

Conformément à la suggestion de l'OSJD, les mots « conclu entre les parties » ont été ajoutés à la deuxième phrase du paragraphe 1. Le représentant de l'Allemagne a proposé d'ajouter au paragraphe 2 une référence à la responsabilité de l'expéditeur. Cette référence devait clairement stipuler que l'expéditeur pouvait limiter sa responsabilité. Le Président a fait valoir que les experts devraient aussi envisager les cas éventuels de monopole et que la possibilité d'accroître la responsabilité de l'expéditeur impliquerait des risques. Le représentant de l'OTIF a fait valoir que la proposition du représentant de l'Allemagne concernant le paragraphe 2 de l'article 2, qui visait à limiter la responsabilité de l'expéditeur, n'avait pas d'équivalent dans les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises. Il a aussi souligné qu'une telle modification ne serait pas conforme aux principes du droit ferroviaire unique, puisqu'il s'agirait d'une nouvelle règle et non d'une règle permettant de faire le lien entre la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) et l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS), comme cela était prévu. Il a proposé au secrétariat de clairement indiquer les cas où une proposition de modification n'était pas conforme aux règles de la CIM ou du SMGS afin de permettre à tous les experts d'en être clairement informés. La représentante de la Finlande a suggéré d'élaborer des définitions pour chaque terme nécessaire. Le secrétariat a proposé de prendre note des cas, lors des discussions, où des définitions des termes devraient être fournies et de soumettre ces définitions aux experts pour examen à la prochaine session.

16. Article 3. Prescriptions de droit public

Une modification d'ordre linguistique concernant le placement du mot « only » (dans le texte en anglais) a été acceptée par les experts.

17. Article 4. Contrat de transport

Comme suite à plusieurs propositions du Président, de l'Allemagne, du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et de l'OSJD, les experts sont convenus de supprimer, à la quatrième phrase du paragraphe 2, les mots « ou l'absence pour d'autres raisons que l'irrégularité » et, à la fin de la deuxième phrase du paragraphe 3,

les mots « ou toute autre marque appropriée dans la mesure où les lois le permettent ». Les experts ont également accepté d'ajouter, à la fin de la troisième phrase du paragraphe 3, le libellé « destiné à l'expéditeur » en complément de la formulation « l'original ». Aucune décision n'a été prise concernant la proposition de l'OSJD tendant à remplacer, à la troisième phrase du paragraphe 2, « reste » par « peut rester ». Le représentant de l'Allemagne a souligné que cette disposition était liée à l'article 10 concernant la force probante de la lettre de voiture. Les experts ont approuvé la proposition de l'OSJD visant à insérer, à la fin de la première phrase du paragraphe 4, le libellé « et assortie d'une signature électronique ». Ils ont en outre décidé d'insérer une deuxième phrase dans le paragraphe 4, libellée comme suit : « L'utilisation d'une lettre de voiture électronique doit être approuvée par toutes les parties au transport des marchandises. ».

18. Article 5. Contenu de la lettre de voiture

Une proposition de forme du secrétariat, visant à remplacer, au point n) du paragraphe 1 et au point a) du paragraphe 2, « de » par « afférant au », a été acceptée par les experts.

19. Article 6. Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture

La mention, dans la première phrase du paragraphe 2, de « la nature dangereuse des marchandises » a fait débat. Le Président a déclaré qu'il convenait de fournir un complément d'information pour les marchandises dangereuses. Le représentant de l'Allemagne a fait valoir qu'il était nécessaire de disposer d'une définition des marchandises dangereuses. Le représentant de l'Ukraine a indiqué qu'il importait de comprendre qu'il s'agissait dans ce cas de marchandises intrinsèquement dangereuses.

Les propositions de l'OSJD et de l'Allemagne concernant le paiement d'une « compensation » ont été examinées mais aucune décision n'a été prise à ce sujet.

20. Article 7. Paiement des frais

Cet article n'a pas été examiné sur le fond. Il a toutefois été envisagé de changer son titre lors de l'examen de l'article 8 (Paiement du prix de transport).

21. Article 8. Paiement du prix de transport

Le Président a fait observer qu'il conviendrait de définir les droits de douane. Le représentant du CIT a suggéré de modifier le titre de l'article comme suit : « Paiement du prix de transport fondé sur les droits de douane. ». Cette modification pourrait entraîner certaines modifications au titre de l'article 7. Le Président et les experts ont approuvé la proposition du CIT. Le représentant de l'Ukraine a fait observer que le destinataire et l'expéditeur devraient tous deux savoir comment les droits de douane devaient être réglés. Le représentant de l'Allemagne, en réponse à cette observation, a souligné que ce cas se présenterait en droit commercial, mais que dans le droit actuellement pris en considération l'accent devait plutôt être mis sur le contrat de transport passé entre l'expéditeur et le transporteur. Le représentant de l'Ukraine a déclaré que les droits de douane devaient être calculés au moment de la prise en charge des marchandises pour le transport et non pas une fois que le contrat avait été conclu. Le représentant de l'Allemagne a signalé qu'il convenait de préciser à quel pays il était fait référence lorsqu'il était question des droits de douane. S'agissant du paragraphe 4, le représentant de l'Ukraine a, en outre, mentionné qu'il incombait en principe au transporteur d'affréter un autre véhicule en cas de changement d'écartement des rails et qu'il était donc fondé à facturer un supplément.

Le Président a proposé de fournir au secrétariat des explications plus détaillées aux fins de l'incorporation de cet article dans le texte révisé pour examen et débat par

les experts à la prochaine session du Groupe. En ce qui concerne le paragraphe 2, aucune décision n'a été prise quant à savoir si le destinataire et l'expéditeur pouvaient conclure un accord avec le transporteur concernant le paiement des frais de transport.

22. Article 9. Vérification

Les experts ont examiné les propositions du représentant du secrétariat de l'OSJD visant à supprimer la deuxième partie de la dernière phrase du paragraphe 1 concernant la présence de deux témoins indépendants et à modifier la première phrase du paragraphe 3 en raison de l'impossibilité pour le transporteur de se conformer à la disposition mentionnée. Les experts sont parvenus à la conclusion que la disposition conférait une protection suffisante au transporteur. Ils se sont donc rangés à la proposition du secrétariat. La représentante de la Finlande a proposé de remplacer, dans la première phrase du paragraphe 3, « de son emballage » par « du conteneur dans lequel elle est conditionnée ». Le secrétariat a fait observer que si les conteneurs étaient fournis par l'expéditeur, ils faisaient en conséquence partie de l'emballage.

23. Article 10. Force probante de la lettre de voiture

Les experts ont accepté de supprimer les mots « conformément à l'article 9 » dans le paragraphe 3, cette référence étant, à leurs yeux, superflue.

24. Article 11. Conditionnement et chargement

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

25. Article 12. Accomplissement des formalités administratives

Le représentant de l'OSJD a suggéré de remplacer, dans la deuxième phrase du paragraphe 2, « de tous les dommages » par « des dommages ». Le Président a suggéré d'aborder de telles questions de forme ultérieurement.

26. Article 13. Délais de livraison

Le représentant de l'OSJD a proposé de remplacer, à la fin de la deuxième phrase, le mot « voyage » par « transport ». Les experts ont accepté cette proposition.

27. Article 14. Livraison

À la suite d'une proposition du représentant de l'OSJD concernant le paragraphe 1, les experts ont débattu de l'éventualité de remplacer « décharge » par « signature par le destinataire sur la lettre de voiture » afin de fournir des prescriptions réglementaires en cas d'absence de la lettre de voiture au moment de la livraison. Cette proposition a été acceptée en tant que variante de travail à placer entre crochets.

28. Article 15. Droit de disposer de la marchandise

Le représentant de l'Allemagne a proposé deux modifications à cet article. La première visait à remplacer « cède » et « revient », respectivement dans les première et deuxième phrases du paragraphe 2, par « doit transmettre » et « doit être transmis ». Cette proposition a été acceptée par les experts. La deuxième modification tendait à supprimer la dernière partie du paragraphe 4 et à ajouter le libellé suivant : « *a demandé la livraison des marchandises contre accusé de réception et le paiement de toutes les sommes dues selon le contrat de transport* ». Cette proposition a aussi été acceptée par les experts. Les experts étaient d'accord sur le fait que le moment de la transmission du droit de disposer de la marchandise au destinataire devait faire l'objet d'un débat plus approfondi dans le contexte de l'article 16, à la prochaine session du Groupe. C'est pourquoi les mots « pays/lieu » de destination ont été mis entre crochets.

29. Article 16. Exercice du droit de disposition

Les experts ont examiné deux modifications proposées par le représentant de l'Allemagne, concernant les paragraphes 1 et 4. Le représentant de l'Allemagne a fait observer que les modifications proposées offraient une protection au transporteur car elles lui donnaient le droit de refuser des instructions à moins que la lettre de voiture ne lui soit présentée. Le secrétariat a relevé que la modification proposée au paragraphe 1 introduisait une certaine flexibilité quant à savoir si la lettre de voiture devait être présentée ou non. Le Président a fait valoir qu'il était impossible de prendre une décision à ce stade; les experts ont approuvé ce point de vue. Il convenait donc de mettre entre crochets les modifications proposées par l'Allemagne et de les examiner à la prochaine session du Groupe dans le contexte de l'article 15.

30. Article 17. Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise

Deux propositions de forme portant sur les deux premiers paragraphes de l'article ont été acceptées par les experts. Il a en outre été signalé que la référence au paragraphe 1 de l'article 16 devrait être vérifiée par le secrétariat.

31. Article 18. Conséquences des obstacles au transport et à la livraison

Le représentant du secrétariat de l'OSJD a demandé quelle était la signification des expressions « délai raisonnable » et « instructions licites et raisonnables », dans la première phrase du paragraphe 2. Le représentant de l'Allemagne a fait valoir que la formulation « la loi ou les usages » au paragraphe 5 portait une connotation très limitative et qu'il conviendrait de proposer une formulation améliorée. Le Président a suggéré de mettre entre crochets la formulation citée par l'OSJD et l'Allemagne et de suggérer une formulation améliorée pour examen à la prochaine session du Groupe.

32. Article 19. Fondement de la responsabilité

Le représentant de l'Allemagne a suggéré de supprimer, dans les paragraphes 1 et 4, « du dépassement ». Les experts ont accepté cette proposition. Le représentant de la Suisse a fait valoir que la version française du texte n'avait pas à être modifiée de la même manière car le libellé actuel rendait déjà pleinement la modification proposée par l'Allemagne.

33. Article 20. Présomption de perte de la marchandise

La formulation « ou tenue à sa disposition » au paragraphe 1 a été examinée. Le représentant de l'Allemagne a relevé que cette possibilité n'était pas prévue dans d'autres textes de loi relatifs aux transports. Le secrétariat a indiqué qu'il s'agissait d'offrir une protection au transporteur. À défaut d'une telle disposition, le destinataire pourrait refuser la marchandise tout en ayant la possibilité de la déclarer comme perdue. Le Président a suggéré de remplacer « tenue à sa disposition » par « présentée à la livraison au destinataire ». Les experts ont décidé de poursuivre l'examen du paragraphe 1 à la prochaine session du Groupe.

34. Article 21. Indemnité en cas de perte

Le représentant de l'Allemagne a proposé de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 3, ce cas étant déjà réglé au titre de l'article 22. À l'issue d'un débat, le Président a suggéré d'insérer cette phrase dans l'article 22. Le Président a demandé aux experts d'étudier également les limites de responsabilité prévues au paragraphe 3. Le représentant de l'Allemagne a souligné que la limite de responsabilité prévue au titre du régime juridique en cause ne pouvait pas être dépassée. Elle devrait être d'au moins 19 droits de tirage spéciaux (DTS), bien que cette valeur risque probablement d'être insuffisante, étant donné qu'une adaptation automatique tenant compte de l'inflation n'aie pas été prévue, contrairement aux dispositions de la Convention de Montréal. Le secrétariat est convenu que la Convention de Montréal devait

effectivement servir de modèle pour le nouveau régime ferroviaire. Le représentant du CIT a souligné que le nouveau régime juridique devrait s'inspirer de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et partir d'une limite inférieure de 8,33 DTS. Il a fait valoir que la compétitivité des chemins de fer devait être améliorée. Le Président a suggéré de prévoir différents degrés de responsabilité dans le cadre du nouveau régime juridique, par exemple 19 DTS pour les produits informatiques et l'or par exemple. Il a ajouté qu'il fallait éviter de comparer les produits et les volumes transportés par voie aérienne et par voie ferroviaire. Le représentant de l'Allemagne a fait observer que la limite de la valeur de la marchandise remplissait précisément la fonction évoquée par le Président. Les experts ont décidé de poursuivre l'examen de ce point à la prochaine session.

35. Article 22. Unité de compte

La phrase supprimée de l'article 21 concernant la conversion des montants exprimés en monnaie étrangère a été déplacée à l'article 22. Le représentant de l'OSJD a proposé deux modifications qui ont été acceptées par les experts.

36. Article 23. Responsabilité en cas de déchet pendant le transport

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

37. Article 24. Indemnité en cas d'avarie

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

38. Article 25. Indemnité en cas de dépassement de délai de livraison

Le représentant de l'Allemagne a suggéré une modification de forme, que les experts ont acceptée.

39. Article 26. Personnes dont répond le transporteur

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

40. Article 27. Autres actions

Le Président a demandé aux experts quelle était la raison d'être du paragraphe 2 de l'article considéré. Il estimait que les articles 26 et 27 étaient contradictoires puisque le premier faisait référence à la responsabilité du transporteur au nom de ses agents tandis que le second évoquait la responsabilité propre desdits agents. Le représentant de l'OSJD a fait observer qu'une action intentée contre un agent (comme, par exemple, le chauffeur) signifierait sa ruine totale. Le Président a relevé qu'en Fédération de Russie, une telle réclamation serait irrecevable puisque les agents du transporteur n'étaient pas signataires du contrat. Le représentant de l'Allemagne a expliqué que la loi permettait, dans d'autres pays, d'intenter une action concernant un agent. La disposition du paragraphe 2 était donc nécessaire pour permettre à l'agent concerné de limiter sa responsabilité, tout comme le transporteur, en cas d'action intentée à son égard. Le transporteur avait intérêt à inclure une telle disposition, si elle n'était pas prévue par ailleurs, dans ses conditions générales de service. Les experts sont convenus que l'énoncé du paragraphe 2 devrait être amélioré et examiné à la prochaine session du Groupe.

41. Article 28. Déclaration de dommage

Le représentant de l'Allemagne a suggéré une modification au paragraphe 3 (« retard de livraison »), que les experts ont acceptée.

42. Article 29. Réclamations

Après avoir examiné plusieurs propositions présentées par le représentant de l'Allemagne concernant les paragraphes 3, 5 et 6, les experts ont décidé d'employer

l'expression « l'original de la lettre de voiture » en tant que règle générale. En ce qui concerne le paragraphe 7, le représentant de l'OSJD a demandé quelle était la signification de l'expression « droit national applicable ». Il lui a été répondu que, pour trouver la réponse à cette question, il convenait de se référer au droit international privé de l'État concerné.

43. Article 30. Droit de se retourner contre le transporteur

À l'initiative du représentant de l'Allemagne, les experts ont décidé de préciser la formulation des paragraphes 1 et 2 pour ce qui est de savoir qui était fondé à intenter une action contre le transporteur.

44. Article 31. Transporteurs contre lesquels peut être intentée une action en justice

Le représentant de l'Allemagne a proposé d'employer l'expression « actions en justice **relatives** au contrat de transport » (comme par exemple au paragraphe 1 de l'article 29), au lieu de « actions en justice **fondées sur** le contrat de transport ». Ce libellé sera incorporé dans la nouvelle version du texte.

45. Article 32. Apurement des comptes

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

46. Article 33. Droit de recours

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

47. Article 34. Procédure de recours

Le Président et le représentant de l'OSJD ont fait valoir que cet article pouvait dépasser le cadre du régime juridique en question. Les experts sont convenus que cet article devrait être mis entre crochets et examiné à la prochaine session du Groupe.

48. Article 35. Conventions au sujet des recours

Aucune observation n'a été faite au titre de cet article.

49. Les experts ont relevé que, bien qu'un travail considérable ait été effectué en vue de finaliser les dispositions du contrat de transport dans le cadre du nouveau régime juridique, leur énoncé n'était pas encore définitif, tant sur le fond (questions en suspens à résoudre) que d'un point de vue linguistique (en anglais, français et russe). Les experts ont exprimé l'espoir que ces questions en suspens puissent être résolues à la prochaine session du Groupe, ce qui les autoriserait à diffuser les dispositions en question auprès des principales parties prenantes, des acteurs du marché et d'autres organes intéressés dans leurs pays pour examen et évaluation. Cette approche permettrait de mieux répondre aux besoins du marché et des compagnies ferroviaires en affinant la formulation et en améliorant encore le texte en tenant compte des observations communiquées à la session d'automne du Groupe (14-16 octobre 2015).

50. Certains experts ont estimé qu'il était nécessaire de mettre à l'essai ces dispositions et d'obtenir un retour d'informations de la part des principales parties prenantes en organisant des trajets ferroviaires d'essai. L'OSJD, le CIT et le CCTC se sont déclarés prêts à organiser de telles démonstrations afin de permettre d'évaluer dans la pratique l'application des dispositions du nouvel instrument juridique. Les experts ont demandé à l'OSJD de prendre la tête de cet exercice et de communiquer, à la session d'automne du Groupe d'experts (14-16 octobre 2015), des informations en retour et des propositions précises qui permettraient d'améliorer encore la formulation des dispositions de manière à mieux prendre en compte les besoins du marché et des compagnies ferroviaires.

51. Les experts ont demandé au secrétariat d'élaborer, sur la base des débats du Groupe d'experts à sa dixième session, un projet de texte révisé du nouveau régime juridique pour examen et évaluation à la prochaine session du Groupe.

VI. Définition d'un système de gestion approprié pour un régime de droit ferroviaire unique tenant compte de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12, documents informels
SC.2/GEURL n^{os} 2, 3 et 9 (2014).

52. Conformément à la stratégie définie dans la Déclaration commune signée durant la réunion ministérielle tenue à la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs, il conviendrait de définir un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (OTIF, OSJD et autres organisations), ainsi que de celle d'organisations internationales en charge d'autres modes de transport [ECE/TRANS/2013/2, par. 2 d)].

53. Le Groupe d'experts a rappelé qu'il avait engagé des discussions préliminaires, à ses dernières sessions, sur la définition d'un système de gestion approprié pour le nouveau régime juridique ferroviaire. Il a également rappelé que la prise d'une décision relative à un tel système était l'une des trois tâches majeures restant à accomplir. Le Groupe d'experts a poursuivi ses débats sur cette question sur la base des documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12 et des documents informels SC.2/GEURL n^{os} 2, 3 et 9 (2014).

54. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4, établi en vue de servir de base aux discussions entre experts. Y sont énoncés les principes de la gestion du nouveau régime juridique et les principales difficultés rencontrées dans ce cadre. Le dépositaire, le Comité de gestion et la question des droits de vote y sont présentés, ainsi que le cas particulier des organisations régionales d'intégration économique en tant que Parties contractantes.

55. Le Président a fait observer que plusieurs solutions étaient envisageables, s'agissant des fonctions de dépositaire et d'administrateur du nouveau régime juridique, et que celles-ci pourraient être confiées à l'ONU, à une organisation indépendante, voire à l'OSJD et à l'OTIF. Le représentant de l'OSJD a déclaré que son organisation partageait l'opinion des services de chemins de fer russes, à savoir qu'une convention ne serait pas acceptable à ce stade et qu'une autre solution serait préférable. Les travaux accomplis pourraient servir de base aux activités futures tendant à unifier complètement le droit ferroviaire.

56. Le représentant de l'Allemagne a fait valoir que, selon les règles de droit de son pays et d'autres pays, une loi type ou des conditions générales ne pourraient être traduites en dispositions législatives nationales contraignantes. Pour répondre à l'objectif d'accroître la compétitivité des chemins de fer, une convention devrait être ouverte à la signature de tous les États intéressés. La représentante de la Finlande a soutenu sans réserve la position de la délégation allemande. Elle a souligné que la mise en place d'un droit contraignant devait s'appuyer sur une convention.

57. Le Président a également approuvé la déclaration du représentant de l'Allemagne. Il était aussi de l'avis que l'instrument, dans sa forme définitive, devait être une convention. Il a toutefois répété que plusieurs étapes devaient être menées à

terme ou entreprises avant que ces dispositions puissent être réunies sous la forme d'une convention sous les auspices des Nations Unies ou d'une autre organisation indépendante. Il a signalé que, dans presque tous les pays de la région de l'OSJD, le transport ferroviaire relevait d'un monopole. Il a précisé que le texte définitif devrait être approuvé par le Comité des transports intérieurs.

58. Le représentant du CIT appuyait la proposition visant à procéder étape par étape, formulée par le Président. Il a ajouté que le CIT était prêt à mettre à l'épreuve et à évaluer ces dispositions en participant à des trajets d'essai. Le représentant du CCTC a répété que son association était disposée à organiser des trajets ferroviaires d'essai afin d'évaluer les nouvelles dispositions en conditions réelles.

59. Les experts ont décidé de poursuivre à leur prochaine session l'examen de la question concernant l'administration du régime juridique.

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

60. Aucune proposition n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

61. Le Groupe d'experts devrait tenir sa prochaine session au Palais des Nations, à Genève, du 11 au 13 mars 2015. Les experts ont demandé au secrétariat de reporter cette réunion et de tenir la deuxième session du Groupe pour l'année en cours au début de l'été, et la troisième session à l'automne, selon la disponibilité des interprètes et des salles. Les experts pourraient ainsi mieux se préparer à l'examen des questions en suspens et débattre de façon plus productive et efficace.

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

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