


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

Seizième session

 Genève, 1^{er}-3 novembre 2017

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa seizième 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. Analyse des résultats des essais pilotes (point 2 de l'ordre du jour)	6-13	2
IV. Élaboration des documents nécessaires selon le projet de dispositions juridiques (point 3 de l'ordre du jour)	14-15	5
V. Éventuelles mesures à prendre pour uniformiser le droit ferroviaire (point 4 de l'ordre du jour)	16-22	5
VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)	23	8
VII. Date de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)	24	8
VIII. Résumé des décisions (point 7 de l'ordre du jour)	25	8



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa seizième session du 1^{er} au 3 novembre 2017, à Genève. Cette session était présidée par M. K. Kulesza (Pologne), en remplacement de M. A. Druzhinin (Fédération de Russie), qui ne pouvait être présent.
2. Les représentants des pays suivants ont participé à la session : Allemagne, Fédération de Russie, Grèce, Luxembourg, Pologne et Turquie. Des représentants de l'Iran (République islamique d') étaient aussi présents, en application de l'article 11 du mandat de la CEE. Des représentants du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de la CEE ont assisté à la session.
3. Des experts des organisations intergouvernementales ci-après ont aussi pris part à la session : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Étaient également présents des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et Comité international des transports ferroviaires (CIT).
4. Des experts des organisations ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : CMS Cameron McKenna LLP, Deutsche Bahn AG (DB AG) et JSC « Chemins de fer russes » (RZD).

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2017/3.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire.

III. Analyse des résultats des essais pilotes (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe d'experts a rappelé que la résolution du Comité des transports intérieurs (CTI) sur l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2016/17) encourageait les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des transports ferroviaires à mettre les projets de dispositions juridique à l'essai, autant que possible en conditions réelles, et invitait le Groupe d'experts à effectuer le suivi des essais pilotes et à élaborer des recommandations en conséquence. À sa quatorzième session, le Groupe avait décidé que les deux possibilités offertes (essais réels et virtuels) devaient être exploitées. En outre, il avait été décidé de consacrer les premières analyses aux couloirs Fédération de Russie-Bélarus-Pologne-Allemagne et Turkménistan-République islamique d'Iran-Turquie.
7. La réunion relative à l'essai pilote virtuel mené sur le couloir Fédération de Russie-Bélarus-Pologne-Allemagne s'est déroulée du 15 au 17 mai 2017 à Berlin. Elle était organisée par la Deutsche Bank. Ses résultats ont été présentés et examinés à la dernière session du Groupe.
8. L'essai pilote a révélé aux experts qu'il était nécessaire d'améliorer les trois versions linguistiques du texte. M. J. Beckitt (CMS Cameron McKenna LLP) a été prié d'examiner le texte anglais et d'en établir une version définitive en collaboration avec M. R. Freise, conseiller juridique pour le droit ferroviaire (Allemagne), puis de communiquer le fruit de ce travail à M. P. Guryanov (RZD) et à M^{me} I. P. Gries (OTIF) pour examen et révision des versions russe et française. M^{me} Gries et MM. Beckitt et Guryanov se sont acquittés de leur tâche et le Groupe les a remerciés pour leur précieuse contribution à la réalisation de ses objectifs. Les experts ont poursuivi l'examen des trois versions linguistiques du texte au cours de la session afin de clarifier certaines questions en suspens et d'établir la version définitive.

Il a été décidé d'apporter les modifications suivantes à la version anglaise :

- a) Article 2, *Definition 15*. « *freight charges* » a été remplacé par « *carriage charges* » ;
- b) Article 2, *Definitions*. La dernière phrase (« *Where the context so requires words ... or the neuter or vice versa* ») a été supprimée ;
- c) Article 4, *Provisions of public law*. « *and/or* » a été supprimé à deux reprises ;
- d) Article 5, *Contract of carriage* :
Paragraphe 2 : l'alinéa 3 doit commencer par : « *The loss or irregularity of the consignment note...* » ;
Paragraphe 3 : la traduction de « *accounting machine entry* » en langue russe doit suivre la version russe des Règles CIM ;
- e) Article 7, *Responsibility of the consignor*. Dans les paragraphes 1 et 2, l'expression « *loss or damage* » a été supprimée et « *damage* » a été remplacé par « *and damages* ». Le mot « *extend* » a été remplacé par « *extent* » ;
- f) Article 8, *Payment of the costs relating to carriage*. Au paragraphe 2, « *the carriage charges and* » a été supprimé ;
- g) Article 18, *Consequences of circumstances preventing carriage and delivery*. Au paragraphe 4, « *the carriage charges and* » a été ajouté devant « *the costs chargeable* » ;
- h) Article 21, *Compensation for loss*. Au paragraphe 3, les crochets entourant le nombre précédant « *units of account* » doivent être supprimés. En outre, au paragraphe 5, « *which is to be* » (devant « *carried as goods* ») a été supprimé ;
- i) Article 24, *Compensation for damage*. Au paragraphe 4, « *which is to be* » a été supprimé ;
- j) Article 29, *Claims*. Dans la dernière phrase du paragraphe 3, « *absence of* » a été supprimé (voir. art. 5, par. 2 ci-dessus) ;
- k) Article 32, *Settlement of accounts*. Le mot « *carriage* » a été ajouté devant « *charges* ».

9. Comme suite à la recommandation relative à la réalisation d'un autre essai pilote sur un deuxième couloir (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2017/4, par. 18), formulée à la session précédente, les représentants des chemins de fer turcs et iraniens ont participé à la réunion pour examiner et analyser les essais pilotes effectués le long des couloirs a) Turkménistan-République islamique d'Iran-Turquie et b) Turquie-Géorgie-Azerbaïdjan.

10. M^{me} F. Aydinoglu (Turquie) a formulé les observations suivantes :

- a) La société TCDD Tasimacilik AS est intéressée par les travaux menés en vue de l'établissement du droit unifié du transport ferroviaire ;
- b) La ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) nouvellement ouverte (30 octobre 2017) et les pays de passage (Azerbaïdjan, Géorgie et Turquie) devraient faire partie des essais pilotes relatifs au droit ferroviaire unifié car il existe un point de réexpédition le long de ce couloir ;
- c) Le projet de dispositions juridiques devrait traiter de questions pratiques, par exemple les problèmes qui se posent en cas de changement de bogie en raison des différences de gabarit et lorsque les capacités de chargement de marchandises en vrac des wagons ne sont pas identiques, etc. ;
- d) Les points suivants devraient être pris en compte :
 - i) Développement de l'article 12 (Accomplissement des formalités administratives) du droit ferroviaire unifié, en conformité avec l'article 15 des Règles CIM ;
 - ii) Prise en compte du pourcentage de freinte supplémentaire (par exemple 3 %) dans le pourcentage de déchet visé dans l'article 23 du projet de dispositions

juridiques de l'uniformisation du droit ferroviaire, en cas de changement de wagon pour le transport de marchandises en vrac ;

iii) Incorporation du paragraphe 1 de l'article 42 des Règles CIM (sur la constatation de la perte partielle ou de l'avarie) dans l'article 28 du projet de dispositions juridiques.

11. La représentante de la Turquie a fait les observations suivantes à propos du questionnaire sur les points des essais pilotes, qui ont été examinés plus avant dans les réunions bilatérales tenues après la session du Groupe (voir le paragraphe 13 ci-après) :

a) L'obligation visée dans l'alinéa 2 de l'article 5 du projet de dispositions juridiques peut poser un problème pour les longs parcours (un chargement pouvant être scindé). Pour cette raison, la formulation de l'alinéa 6 de l'article 6 des Règles CIM est préférable (il est jugé approprié de remplacer « doit » par « peut ») ;

b) La modification de l'alinéa 2 de l'article 5 entraîne celle des points d, e, j, k et l du premier alinéa de l'article 6, conformément à l'alinéa 6 de l'article 6 des règles CIM (la mention « numéro du ou des wagons » figurant au point j du premier alinéa de l'article 6 ne figure pas dans l'article des Règles CIM consacré à la lettre de voiture, mais dans le document d'accompagnement en tant que CIT 23) ;

c) Une lettre de voiture électronique n'est valable que si elle est authentifiée par une signature électronique. Les modifications devraient également être authentifiées par signature électronique et une base de données commune est nécessaire (al. 4 de l'article 5 du projet) ;

d) Les dispositions légales obligatoires appliquées au transport des produits agricoles, alimentaires, animaliers et forestiers dans les pays de passage devraient être incluses ;

e) L'alinéa 2 de l'article 11 devrait être rédigé en conformité avec l'article 13 des Règles CIM, mais le premier alinéa de cet article 13 devrait être ainsi repris : « ... le chargement et le déchargement des colis doivent s'effectuer sous le contrôle du transporteur » ;

f) L'alinéa 5 de l'article 18 des Règles CIM devrait être joint à l'alinéa 2 de l'article 17 (« Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport. ») ;

g) Selon l'article du projet relatif à la responsabilité, les frais sont à la charge de la personne qui jouit du droit d'usage au moment du sinistre. Toutefois, l'article 22 des Règles CIM est plus approprié et explicite que l'article 18 du projet de dispositions juridiques de l'uniformisation du droit ferroviaire ;

h) L'article 42 des Règles CIM devrait être intégré aux articles pertinents du projet (art. 21, 28 et 29) ;

i) L'article 23 des Règles CIM serait plus adapté que l'article 19 du projet ;

j) L'article 46 des Règles CIM (« For ») et le premier alinéa de l'article 45 devraient être utilisés (pour le lieu de juridiction) ;

k) L'article 47 des Règles CIM (« Extinction de l'action ») devrait être utilisé (pour les limites et les délais de prescription relatifs aux actions).

12. Les représentants de la République islamique d'Iran, MM. H. Shedati et A. Abdollahi, ont déclaré ce qui suit au sujet des essais pilotes sur le couloir Turkménistan-République islamique d'Iran-Turquie :

a) Il existe plusieurs points de réexpédition sur le territoire iranien ;

b) En ce qui concerne les transports ferroviaires en provenance du Turkménistan, la réexpédition s'effectue plus volontiers près de la frontière avec la Turquie dans la mesure où les droits de douane prévus par l'accord SMGS sont moins élevés que ceux de la CIM ;

c) La possibilité d'enregistrer de nombreux wagons sur une même lettre de voiture est très intéressante, mais si un seul wagon rencontre un problème, la livraison de l'ensemble du train est retardée ;

d) Les coûts/frais liés aux wagons constituent un problème dans la région, toutefois cette question n'est pas abordée dans le projet de dispositions juridiques ;

e) L'unification du droit ferroviaire est un projet très important, qui devrait faciliter le transport ferroviaire et augmenter considérablement la compétitivité des chemins de fer dans la région.

13. Après la session, les représentants des deux sociétés de chemin de fer ont tenu des réunions bilatérales avec le secrétariat et le consultant du Groupe, M. Freise, pour continuer d'examiner et d'analyser le projet de dispositions juridiques et différents scénarios.

IV. Élaboration des documents nécessaires selon le projet de dispositions juridiques (point 3 de l'ordre du jour)

14. Sur la base des résultats du premier essai pilote sur le couloir Allemagne-Pologne-Bélarus-Fédération de Russie, les experts ont estimé que la lettre de voiture commune CIM/SMGS actuelle pouvait être adaptée en tenant compte des dispositions du projet relatif à l'unification du droit ferroviaire pour effectuer les essais pilotes en conditions réelles sans la moindre difficulté. D'autres accords entre les parties peuvent également être consignés sur la lettre de voiture (par exemple le champ 7 de la lettre de voiture CIM/SMGS). En outre, le projet de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié n'impose pas de nouvelles prescriptions concernant les documents d'accompagnement. Les documents actuellement requis (lettre de voiture, certificat d'emportage des conteneurs, etc.) peuvent donc continuer à être utilisés.

15. À sa précédente session, le Groupe a demandé au groupe de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, organisé par le CIT et l'OSJD, d'adapter ladite lettre en tenant compte du projet de dispositions juridiques. Toutefois, le groupe de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, qui a tenu sa réunion du 12 au 13 juillet 2017, n'a pas été en mesure de s'acquitter de cette tâche en raison du calendrier chargé de sa réunion. Par conséquent, le CIT a pris une initiative visant à adapter la lettre de voiture aux besoins et exigences relatifs au projet d'uniformisation du droit ferroviaire. Le représentant du CIT, M. E. Evtimov, a présenté la version modifiée au cours de la session. Les experts ont examiné et modifié ce projet de lettre de voiture. Néanmoins, il a été constaté qu'un certain nombre de questions devaient être réglées et prises en compte dans ce projet, mais que le travail devait s'effectuer en collaboration avec les entreprises ferroviaires. Ces entreprises sont conscientes qu'il est nécessaire de disposer d'une lettre de voiture relevant d'un droit ferroviaire unifié pour procéder à des essais pilotes en conditions réelles au titre de ce droit.

V. Éventuelles mesures à prendre pour uniformiser le droit ferroviaire (point 4 de l'ordre du jour)

16. Le Groupe a rappelé que cette session était la dernière de son mandat initial d'un an renouvelé pour une année supplémentaire et qu'il devait décider des prochaines étapes des travaux et faire des propositions en ce sens. Tous les experts sont convenus que les réalisations du Groupe étaient très impressionnantes. Le Groupe a obtenu des résultats tangibles, qui semblaient vraiment difficiles voire impossibles à atteindre au début de son mandat. Il a :

a) Élaboré une déclaration ministérielle qui a été signée par les ministres des transports de 38 pays (www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/itc/List_of_signatories_URL_03-09-2014.pdf) ;

b) Établi et approuvé les dispositions juridiques du contrat de transport ;

c) Optimisé le texte des dispositions juridiques dans les trois langues officielles de la CEE ;

d) Conçu une lettre de voiture pour effectuer des essais pilotes en conditions réelles ;

e) Effectué des essais pilotes virtuels le long de trois couloirs.

17. Tous les experts sont convenus que le CTI devrait prolonger le mandat du Groupe. Le travail accompli jusqu'à présent ne doit pas être perdu. Tous les experts sont convenus qu'il convient au contraire de faire fond sur ces acquis pour parvenir à une solution efficace propre à améliorer la compétitivité des chemins de fer.

18. En ce qui concerne le nouveau mandat du Groupe, les experts des pays de la région de la Convention COTIF ont mis en avant certains principes et objectifs :

a) Les dispositions juridiques déjà établies par le Groupe sont suffisantes pour les services de transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie. Ces dispositions devraient être élaborées sous la forme d'une convention ou d'un traité international, et ce texte devrait être signé et ratifié par les pays intéressés et mis en œuvre le long des couloirs Europe-Asie ;

b) Lorsque le secteur aura dûment mis en pratique la nouvelle convention relative aux transports internationaux ferroviaires en Europe et en Asie, les experts devront se réunir pour lui adjoindre certains éléments déjà présents dans les textes de la COTIF et du SMGS ;

c) Le mandat du Groupe devrait être prorogé pour deux années supplémentaires et il devrait avoir pour principaux objectifs :

i) De mener des essais pilotes réels le long des couloirs convenus ou d'autres couloirs si des gouvernements le proposent, afin de vérifier la validité opérationnelle et l'efficacité des dispositions juridiques élaborées ;

ii) D'établir, approuver et inclure toutes les dispositions nécessaires pour les traités internationaux, notamment en ce qui concerne les modalités de dépôt, le comité d'administration, les procédures d'amendement, les droits de vote ou encore le cas particulier des organisations régionales d'intégration économique, etc. ;

iii) De débattre des différentes options relatives à l'administration et au secrétariat de ce nouveau traité et de mettre en place les modalités qui s'y rapportent ;

iv) D'établir sous leur forme définitive les documents nécessaires pour les services de transport ferroviaire international, notamment la lettre de voiture de la nouvelle convention et le guide pratique qui l'accompagne.

19. En ce qui concerne le nouveau mandat du Groupe, les experts des pays de la région de l'Accord SMGS et le secrétariat de l'OSJD ont mis en avant certains principes et objectifs :

a) Les dispositions juridiques déjà établies par le Groupe sont insuffisantes pour les services de transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie. Une convention-cadre sur le transport international de marchandises par voie ferroviaire devrait être établie, qui comprendrait les annexes suivantes :

i) Contrat de transport (déjà élaboré et approuvé par le Groupe) ;

ii) Dispositions-cadres sur les marchandises dangereuses ;

iii) Dispositions-cadres sur l'utilisation des wagons de marchandises ;

iv) Dispositions-cadres sur l'infrastructure ferroviaire ;

v) Dispositions-cadres sur le matériel roulant ;

b) En outre, une convention-cadre sur le transport international de voyageurs par voie ferroviaire devrait être établie, et ce texte devrait comprendre des articles concernant le transport de voyageurs, par exemple des dispositions-cadres relatives à l'utilisation des voitures de voyageurs, etc. ;

c) Par conséquent, le mandat du Groupe devrait être prorogé pour au moins deux années supplémentaires (avec une limite de quatre à six ans) et ses principaux objectifs devraient être :

- i) D'établir, approuver et formuler dans sa version définitive le texte de la convention-cadre sur le transport international de fret par voie ferroviaire et de ses quatre annexes (marchandises dangereuses, utilisation de wagons de marchandises, infrastructure ferroviaire, matériel roulant) ;
- ii) D'établir, approuver et formuler dans sa version définitive le texte de la convention-cadre sur le transport international de passagers par voie ferroviaire et de ses annexes pertinentes (utilisation des voitures de voyageurs, etc.) ;
- iii) De mener des essais pilotes en conditions réelles le long des couloirs convenus ou d'autres couloirs si des gouvernements le proposent, afin de vérifier la validité opérationnelle et l'efficacité des dispositions juridiques applicables au contrat de transport établi ;
- iv) D'effectuer éventuellement des essais pilotes réels et virtuels le long de couloirs spécifiques en vue de garantir la validité et l'efficacité opérationnelle des deux conventions-cadres et de leurs annexes pertinentes ;
- v) D'établir, approuver et inclure toutes les dispositions nécessaires pour les traités internationaux, notamment en ce qui concerne les modalités de dépôt, le comité d'administration, les procédures d'amendement, les droits de vote ou encore le cas particulier des organisations régionales d'intégration économique, etc. ;
- vi) De débattre des différentes options relatives à l'administration et au secrétariat des nouveaux traités de transport international de fret et de passagers par voie ferroviaire et de mettre en place les modalités qui s'y rapportent ;
- vii) D'établir sous leur forme définitive les documents nécessaires pour les services de transport ferroviaire international, notamment la lettre de voiture de la nouvelle convention et le guide pratique qui l'accompagne.

20. Par conséquent, les experts sont convenus de ce qui suit :

- a) Le mandat du Groupe devrait être prorogé d'au moins deux ans et modifié ;
- b) Ce mandat devrait prévoir au minimum les tâches suivantes :
 - i) Réalisation d'essais pilotes en conditions réelles le long des couloirs convenus ;
 - ii) Élaboration des dispositions juridiques administratives requises pour l'établissement d'une convention ;
 - iii) Établissement d'une liste d'options argumentées concernant l'administration/le secrétariat de cette convention ;
 - iv) Établissement des documents requis pour le fonctionnement de la convention.

21. Toutefois, les experts n'ont pas trouvé d'accord :

- a) Sur la question de savoir si la convention devait être établie dès à présent, alors qu'elle ne comprend que le contrat de transport, ou s'il convenait de négocier une convention-cadre comprenant plusieurs annexes mais qui ne serait prête que dans plusieurs années ;
- b) Quant au fait de savoir si le Groupe devrait uniquement travailler sur le transport de fret ou s'il devrait aussi s'intéresser au transport de voyageurs.

22. Par conséquent, les experts n'ont pas conclu leurs travaux sur les objectifs du nouveau mandat du Groupe. Ils ont prié le secrétariat de fournir toutes ces informations à la soixante et onzième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (27-29 novembre 2017) pour que les gouvernements examinent plus avant, négocient et arrêtent les objectifs du mandat du Groupe.

VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

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

VII. Date de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)

24. Aucune session du Groupe d'experts n'est prévue, de sorte à permettre au SC.2, à sa prochaine session, du 27 au 29 novembre 2017, d'examiner les progrès réalisés et de formuler des recommandations concernant de possibles activités que le Groupe d'experts pourrait éventuellement entreprendre, pour approbation par le Comité des transports intérieurs en février 2018.

VIII. Résumé des décisions (point 7 de l'ordre du jour)

25. Le Groupe d'experts a décidé que le secrétariat devrait établir un bref rapport sur les résultats de la session.
