



## 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

Vingtième session

Genève, 9-11 juillet 2019

### Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa vingtième 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. Exécution du mandat du Groupe d'experts (point 2 de l'ordre du jour).....	6	2
IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour) .....	7	7
V. Date de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour).....	8	7
VI. Résumé des décisions (point 5 de l'ordre du jour) .....	9	7



## I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après « le Groupe d'experts ») a tenu sa vingtième session du 9 au 11 juillet 2019, à Genève. Cette session était présidée par M. A. Druzhinin (Fédération de Russie).
2. Des représentants des pays ci-après ont participé à la session : Allemagne, Croatie, Fédération de Russie, Grèce, Lettonie, Luxembourg, Pologne, Suisse et Turquie. Un représentant de l'Union européenne y a aussi pris part. Un représentant du projet TER (Chemin de fer transeuropéen) était également présent.
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). Ont également participé à la session des experts du Comité international des transports ferroviaires (CIT), organisation non gouvernementale.
4. Des experts des entités ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : Deutsche Bahn AG (DB), PKP CARGO S.A. (PKP), JSC « Russian Railways » (« Chemins de fer russes » (RZD)), Plaske et Université de Francfort-sur-le-Main.

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

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de sa vingtième session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/7).

## III. Exécution du mandat du Groupe d'experts (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12.

6. Le Groupe d'experts a examiné les tâches ci-après, qui découlent de son plan de travail détaillé :
  - a) Superviser l'établissement de la version finale des documents requis :
    - i) À sa dix-neuvième session, le Groupe d'experts est convenu qu'il était nécessaire d'actualiser le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/3, dans lequel sont énumérés des documents intéressant le contrat de transport susceptibles de nécessiter une adaptation au regard des dispositions du régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire, en ajoutant des informations sur : i) la pertinence de tel ou tel document utilisé au titre des systèmes CIM et SMGS au regard du projet de dispositions pour le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire ; et ii) les modifications qui devraient éventuellement être apportées à chaque document pertinent. Conformément à cette décision, et avec le concours de PKP Cargo S. A., le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9, dans lequel les informations demandées ont été présentées.
    - ii) Compte tenu des discussions menées au titre du point 6 c) ci-dessous et du désaccord concernant la méthode à suivre pour faire du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire un instrument juridiquement contraignant, le Groupe d'experts a reporté l'examen du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9.
    - iii) Le secrétariat a rendu compte de l'examen, par le CIT, de la traduction en anglais et en français de la lettre de voiture spécifique et a remercié le CIT pour son travail. Il a en outre indiqué que la lettre de voiture pouvait en principe être établie en anglais et en français à partir du modèle correspondant. Cela devrait être le cas une fois que le Groupe d'experts aura arrêté, à sa prochaine session, la version finale

de la lettre de voiture dans le cadre du régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire.

b) Superviser l'exécution d'un nombre substantiel d'essais pilotes en conditions réelles :

i) Le secrétariat a informé le Groupe d'experts des échanges qu'il avait eus avec les entreprises ferroviaires afin de recueillir leurs avis sur les modifications qui devraient éventuellement être apportées à la lettre de voiture spécifique concernant les questions soulevées à la dix-neuvième session et figurant au paragraphe 6 b) vii) du point III du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2. Les 23 mai et 17 juin 2019, il avait envoyé des messages auxdites entreprises pour leur demander leur avis sur la question. ZSSK Cargo (Slovaquie) avait répondu à ses messages et donné son avis comme suit :

- Inclusion d'une case indiquant la station de transbordement ou de transfert – modification jugée inutile ;
- Refonte de la case 18 pour harmonisation avec les informations fournies dans la case 20 de la lettre de voiture CIM – modification jugée utile ;
- Inclusion d'une nouvelle section pour l'enregistrement des nouveaux numéros de wagons (numéros de wagons avant et après un transfert) – modification jugée inutile ;
- Fusion des cases 49 à 58 et 72 à 94 – modification jugée inutile ;
- Cases 63/102, 64/101 et 71/106 – il est proposé d'harmoniser le contenu de ces cases ou d'en conserver une seule série.

ii) Le Groupe d'experts ne s'est pas prononcé sur les modifications supplémentaires qui pourraient être apportées à la lettre de voiture spécifique.

iii) Aucun essai n'a été réalisé depuis la dix-neuvième session. L'expert de la Turquie a indiqué que des efforts continuaient d'être faits pour que des essais soient effectués entre la Turquie, l'Iran et le Turkménistan. Le secrétariat a signalé qu'il avait reçu une lettre de la Fédération de Russie (lettre du 5 mars 2019 transmise le 23 avril 2019 par l'intermédiaire de la Mission permanente de la Fédération de Russie) dans laquelle le pays exposait sa position concernant la réalisation d'essais. La Fédération de Russie a fait savoir qu'à son avis, les essais pilotes ne devaient être réalisés qu'après qu'un consensus se serait dégagé sur la portée du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

iv) La Fédération de Russie a en outre demandé à la Turquie si l'essai réalisé avant la dix-neuvième session avait été évalué sur la base d'indicateurs clefs de performance. Elle a dit estimer que l'évaluation des essais sur la base d'indicateurs clefs de performance arrêtés d'un commun accord serait utile et permettrait de juger de la pertinence des dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire relatives au contrat de transport. À titre d'exemple, la Fédération de Russie a mentionné les indicateurs clefs de performance utilisés pour évaluer l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, lesquels avaient produit les résultats suivants, entre autres :

- Réduction sensible des retards aux points de passage des frontières (jusqu'à 10-12 heures),
- Réduction des coûts de transport liés à la nécessité de délivrer de nouveau des documents,
- Possibilité d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS en tant que document douanier et document pour le transport multimodal,
- Simplification de la procédure et réduction du délai d'examen des demandes de remboursement,
- Possibilité d'utiliser une seule lettre de voiture pour les groupes de conteneurs.

- v) La Turquie, appuyée par d'autres experts, a rappelé l'objectif des essais, qui, conformément au mandat du Groupe d'experts (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1), était de vérifier s'il fallait apporter d'autres adaptations au projet de dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.
- vi) Le secrétariat a rappelé au Groupe d'experts que toutes les questions soulevées par la Turquie à l'issue de l'essai avaient été examinées à la dix-neuvième session, à laquelle il avait été conclu qu'il n'était pas nécessaire d'apporter d'autres modifications au projet de dispositions, tandis que les entreprises ferroviaires avaient été invitées à déterminer s'il fallait modifier la lettre de voiture spécifique, comme indiqué ci-dessus.
- vii) Le secrétariat a en outre rappelé au Groupe d'experts que les avantages à tirer d'un contrat unique pour le transport ferroviaire international des marchandises étaient décrits dans le document intitulé « ECE statutory instrument for the international transport of goods by rail » (« Instrument réglementaire de la CEE pour le transport ferroviaire international des marchandises »), qui avait été demandé par le Groupe d'experts à sa dix-huitième session. Ce document avait été examiné et commenté par le Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-douzième session (novembre 2018), et envoyé aux pays ciblés pour les essais, dans le cadre du dossier d'essai.
- viii) La Fédération de Russie a proposé aux pays participants de soumettre leurs propositions de critères pour évaluer la validité du projet de dispositions du régime ferroviaire uniformisé lors des essais. L'Allemagne et l'Union européenne ont rappelé que le mandat ne faisait pas de l'élaboration de critères une condition à remplir pour réaliser des essais pilotes en conditions réelles. De tels critères sont utilisés dans les évaluations ex post, c'est-à-dire pour analyser les effets d'une loi déjà en vigueur.
- ix) Le Groupe d'experts n'est pas parvenu à un accord sur l'élaboration de tels critères pour examen à la prochaine session. Il pourrait revenir sur la question de la nécessité des critères de validité à ladite session et faire à cet égard une recommandation au Groupe de travail des transports par chemin de fer.
- x) Le Groupe d'experts a encouragé les entreprises ferroviaires à réaliser d'autres essais. Il les a également prié de communiquer sans plus tarder leur avis sur les modifications à apporter à la lettre de voiture en ce qui concerne les questions soulevées au paragraphe 6 b) vii) du point III du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2, afin que les travaux sur ladite lettre de voiture puissent être conclus à la prochaine session.
- c) Détermination du champ d'application du régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire et conversion de ce régime en instrument juridiquement contraignant :
- i) Le Groupe d'experts a poursuivi ses discussions sur la méthode à suivre pour faire du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire un instrument juridiquement contraignant et sur le contenu de cet instrument. Après avoir examiné, à sa dix-neuvième session, le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5, qui contient une analyse des incidences et des avantages de l'adoption de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par chemin de fer en tant qu'instrument juridiquement contraignant, le Groupe d'experts s'est penché sur le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12, établi par la Fédération de Russie, qui propose que le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire devienne une convention-cadre régissant les aspects économiques, opérationnels, techniques et financiers du transport ferroviaire, tels que le transport des marchandises et l'utilisation des wagons et de l'infrastructure. Dans le même temps, ce régime devrait devenir le seul instrument applicable, remplaçant à la fois les règles de la COTIF et de l'OSJD.

- ii) En présentant son document, la Fédération de Russie a dit que l'une des solutions envisageables conformément au mandat serait d'élaborer un ensemble de documents constituant le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.
- iii) La Fédération de Russie a proposé que le projet de convention de l'OSJD et la COTIF servent de base à l'élaboration du régime unique traitant des questions susmentionnées.
- iv) En ce qui concerne le projet de dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire relatives au contrat de transport, la Fédération de Russie a informé le Groupe d'experts qu'elle avait examiné plus avant ces dispositions et conclu que les clauses relatives à la responsabilité devaient être révisées de manière à tenir compte des intérêts de tous les pays qui avaient signé la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin (Déclaration commune de 2013). Elle s'est dit disposée à établir, pour la prochaine session du Groupe d'experts, un document présentant une analyse comparative des articles du projet de dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, des Règles CIM et de l'Accord SMGS et indiquant les aspects de ces articles qui ne sont pas suffisamment développés dans le projet de dispositions pour répondre aux besoins des pays appliquant le régime SMGS.
- v) Le Groupe d'experts a remercié la Fédération de Russie d'avoir établi son document et précisé sa position dans sa présentation.
- vi) L'Allemagne a fait observer que la stratégie du Comité des transports intérieurs de la CEE pour la viabilité des transports intérieurs à l'horizon 2030, adoptée en février 2019, ne prévoyait pas l'élaboration, à titre prioritaire, d'une convention-cadre mondiale sur le transport ferroviaire en remplacement des deux régimes internationaux en vigueur actuellement. L'Union européenne a quant à elle fait remarquer que la Déclaration commune de 2013 évoquait en son paragraphe 3 le principe du caractère facultatif, en complément des principes directeurs énoncés au paragraphe 2.
- vii) Le Groupe d'experts a apprécié le fait que la Fédération de Russie soit disposée à élaborer un ensemble de documents constituant le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Toutefois, un certain nombre d'experts ont rappelé qu'il fallait évaluer les questions ou les relations autres que le contrat de transport du point de vue de leurs incidences et de leurs avantages avant de consacrer des efforts à l'élaboration de dispositions juridiques.
- viii) En ce qui concerne le régime ferroviaire unique, certains experts ont apprécié la proposition de la Fédération de Russie, tout en réaffirmant leur position selon laquelle des dispositions uniformisées devaient être élaborées en tenant compte de la situation actuelle, c'est-à-dire le fait qu'il existe déjà deux régimes ferroviaires fonctionnels. Dans ce contexte, la priorité devait être accordée à l'élaboration de dispositions uniformisées dans les domaines où celles-ci pouvaient avoir le plus grand intérêt pour le transport ferroviaire (de marchandises) entre les pays appliquant les deux régimes existants. Des experts ont en outre souligné que l'application des dispositions relatives au contrat de transport devait être facultative, ce qui devait permettre aux entreprises ferroviaires de les appliquer dans les cas où les parties au contrat de transport pouvaient en attendre des avantages, et d'avoir recours à d'autres textes s'il en était autrement. Il s'agissait selon eux d'un avantage important.
- ix) La Turquie s'est déclarée favorable à l'approche pragmatique par étapes préconisée par l'Union européenne, qui avait été examinée en détail à la dix-neuvième session et avait bénéficié du soutien de nombreux experts présents à la réunion.
- x) La Suisse a fait valoir que dans la mesure où l'élaboration d'un régime ferroviaire unique pouvait être une entreprise de longue haleine, on pouvait envisager de procéder en plusieurs étapes, dont la première serait l'élaboration d'une convention relative au contrat de transport en tant que régime juridique uniformisé

du transport ferroviaire. D'autres experts ont appuyé la méthode décrite par la Suisse, qui correspond à l'approche par étapes énoncée dans le plan de travail ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1, adopté par le Groupe d'experts à sa dix-septième session. La Fédération de Russie n'était toutefois pas favorable à une telle solution.

xi) Compte tenu des l'existence des deux approches telles qu'exposées dans les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12, ainsi que de la participation limitée des pays signataires de la Déclaration commune de 2013 à la vingtième session, la Fédération de Russie a proposé de solliciter par écrit l'avis de tous ces pays à propos de l'approche à adopter. Elle a suggéré que tous les pays signataires de la Déclaration commune de 2013 indiquent s'ils étaient favorables : i) à l'élaboration d'une convention visant à uniformiser les dispositions relatives au contrat de transport de marchandises par chemin de fer en tant qu'instrument facultatif applicable au transport des marchandises entre les pays utilisant les systèmes CIM et SMGS (« troisième instrument juridique ») ; ou ii) à la mise en place d'un régime ferroviaire unique fondé sur une convention-cadre ou un ensemble de documents (« droit exclusif »).

xii) Cette proposition n'a pas reçu le soutien des autres experts. L'Union européenne a rappelé que le Groupe d'experts, conformément à son mandat, devait achever ses activités par la communication d'un rapport au Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-treizième session, en novembre 2019.

xiii) Les discussions menées au titre des points 1 c) et d) du mandat du Groupe d'experts ont montré un manque de clarté sur les points particuliers concernant : i) l'utilisation des wagons ; ii) l'utilisation des infrastructures ; iii) le transport des marchandises dangereuses ; et iv) l'utilisation du matériel roulant, et pour lesquels le contrat de transport en tant que régime juridique uniformisé du transport ferroviaire devait contenir des dispositions visant à faciliter l'exécution du contrat pour les pays appliquant le régime SMGS. Une explication donnée oralement par le Président sur ces questions a permis d'apporter plus de clarté.

xiv) Pour encore plus de clarté, le secrétariat a proposé d'établir un document dans lequel seraient énumérés et brièvement expliqués les points particuliers relatifs à l'utilisation des wagons, à l'utilisation des infrastructures, au transport des marchandises dangereuses et à l'utilisation du matériel roulant et les éventuels conflits avec l'exécution du contrat de transport sur la base des dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et du SMGS. Le document devrait mentionner les points particuliers qui contribuent à faciliter, pour les pays appliquant le régime SMGS, l'exécution du contrat de transport sur la base des dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire relatives au contrat de transport.

xv) L'existence d'un tel document devrait permettre au Groupe d'experts de comprendre s'il fallait prendre en compte ces points particuliers en ajoutant, selon qu'il conviendrait, de nouvelles dispositions aux dispositions existantes relatives au contrat de transport. Les nouvelles dispositions, si elles étaient adoptées, auraient très probablement pour objet de préciser le lien entre le contrat de transport et les autres prescriptions de droit public régissant l'exécution des contrats de transport ferroviaire. Le Groupe d'experts serait ainsi en mesure d'achever la première étape de ses travaux. Dans le cadre de son rapport au Groupe de travail des transports par chemin de fer, il pourrait également faire part des questions concrètes sur lesquelles il souhaiterait continuer de travailler en vue d'uniformiser le droit ferroviaire.

xvi) Le Président a dit qu'il était convenu d'établir un tel document pour la prochaine session.

xvii) Le Groupe d'experts a également demandé au secrétariat d'élaborer, sur la base du document susmentionné, un projet de dispositions sur le lien entre le contrat de transport et les dispositions du droit public régissant l'exécution des contrats de transport ferroviaire.

xviii) Le Groupe d'experts est également convenu d'examiner certains aspects du projet de dispositions préoccupant les pays parties au SMGS, sous réserve que : i) la Fédération de Russie présente avant la prochaine session un document détaillant ces aspects (s'agissant de la responsabilité, par exemple) ; et ii) ces aspects soient abordés dans le cadre du projet de dispositions.

xix) Enfin, le Groupe d'experts n'a pas examiné les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11, contenant respectivement un projet de préambule et un projet de dispositions finales. Ils devraient être présentés à la prochaine session. L'Union européenne a proposé que les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11 et le projet de dispositions soient regroupés en un seul document pour cette prochaine session. La Fédération de Russie n'a pas jugé cela nécessaire.

#### **IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)**

7. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

#### **V. Date de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour)**

8. Le Groupe d'experts a été informé que la prochaine session devait se tenir au Palais des Nations, à Genève, du 16 au 18 octobre 2019.

#### **VI. Résumé des décisions (point 5 de l'ordre du jour)**

9. Le Président, avec le concours du secrétariat, a résumé les décisions prises à la vingtième session.
-