



**Conseil économique
et social**

Distr.
RESTREINTE

Document de séance No. 1 (2004)
10 mars 2004
FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS ET ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique
(24 et 25 mars 2004)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE
(Quarante et unième session, 25 mars 2004,
point 5 de l'ordre du jour)

**DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COMBINE ET INTERMODAL AU NIVEAU
PANEUROPEEN**

Point de vue juridique sur l'introduction de plans d'action et d'accords de partenariat
« Modèle » dans l'Accord AGTC

Note du secrétariat

Note : Le secrétariat reproduit ci-après un échange de memoranda entre le secrétariat de la CEE-ONU et la Section des Traités, Bureau des affaires juridiques (OLA) des Nations Unies.^{1/}

^{1/} Le point de vue juridique donné par le Bureau des affaires juridiques (OLA) a été traduit vers le Français par le secrétariat de la CEE-ONU.

Memorandum intérieur du 6 janvier 2004 (CEE-ONU à OLA)

Objet: Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en date, à Genève, du 1er février 1991.
- ECE/TRANS/88/Rev.1

L'Accord ci-dessus, avec ses 26 parties contractantes, a pour objectif de rendre le transport combiné international en Europe (route/rail/navigation intérieure) plus efficace et attractif pour les usagers en établissant un cadre juridique qui mette en place un plan pour le développement des services et de l'infrastructure du transport combiné se basant sur des normes et paramètres de performance internationalement agréés.

Alors que l'on peut dire que les services et les normes d'infrastructure fixées dans l'Accord AGTC, ainsi que leur surveillance constante par un groupe d'experts gouvernementaux de la CEE-ONU (WP.24), ont contribué au développement du transport combiné en Europe, il apparaît évident qu'en plus des normes générales déjà stipulées dans l'Accord AGTC, d'autres mécanismes et procédures doivent être développés et acceptés au niveau international pour fournir dans ce domaine le cadre pour une meilleure coopération et interaction avec le secteur privé dans la région de la CEE-ONU, ce dernier devenant de plus en plus important du fait de la privatisation des chemins de fer européens.

A cette fin, un groupe d'experts de la CEE-ONU, avec l'assistance d'intérêts du secteur privé, prépare en ce moment des Plans d'action ou Accords-cadre "Modèle" pour encourager la coopération au niveau gouvernemental aussi bien que les Accords de partenariat "Modèle" pour faciliter, dans le cadre de tels accords inter-gouvernementaux, la coopération avec et entre les acteurs privés concernés (compagnies de chemins de fer et de transport combiné, intermédiaires de transport, gestionnaires de terminaux, etc.).

Le but de ces accords "Modèle" est de fournir une base solide de coopération entre les Gouvernements intéressés et le secteur privé le long de certains corridors de transport de façon à rendre le transport combiné plus efficace et compétitif. Afin d'assurer qu'une telle coopération sous-régionale ou axée sur les corridors puisse être établie et mesurée sur la base d'un consensus minimum entre les Gouvernements et les intérêts du secteur privé au niveau paneuropéen, il est prévu d'introduire de tel "Modèles" – en même temps que des indicateurs de performance (repères) pour mesurer l'impact et la conformité – dans l'Accord AGTC ci-dessus, si possible par le biais d'un nouvel Article 4 bis et d'une nouvelle Annexe V.

Nous avons le sentiment que l'introduction de tels "Modèles" serait parfaitement en accord avec les objectifs de l'Accord AGTC et procurerait, en fait, une valeur ajoutée dont ont bien besoin

les dispositions de cet Accord qui sont actuellement, par leur nature, très générales (consensuelles). Nous ne sommes cependant pas certains, sur un plan juridique, que les dispositions d'un "Modèle" de ce genre seraient compatibles avec un Accord tel qu'un "Traité conclu entre des Etats et administré par le droit international".

Comme nous le comprenons, ces "Modèles" à inclure dans l'Accord AGTC ne sont pas censés lier littéralement toutes les parties contractantes et les acteurs privés. Ils contiendront des mesures très spécifiques et concrètes qui ne seront pas toujours souhaitables ni acceptables. Ces "Modèles" devront plutôt fournir un cadre commun paneuropéen (éléments ou "boîte à outils") pouvant faciliter les négociations dans ce domaine entre les pays intéressés et le secteur privé et leur permettraient de se mettre d'accord rapidement sur les actions et mécanismes qui s'imposeraient concernant des lignes de transport spécifiques – seulement si nécessaire, à des périodes choisies et en accord avec les exigences des gouvernements impliqués et des intérêts commerciaux. Ainsi, il est bien entendu qu'il n'y aura pour les Parties contractantes aucune obligation stricte de s'engager dans de telles négociations sur la base des "Modèles" introduits dans l'Accord AGTC.

Sur la base de ces informations, je vous serais reconnaissant si vous pouviez me donner votre avis sur les points évoqués ci-dessus en vous basant sur votre expérience concernant des traités si possible similaires, en particulier sur la pertinence de l'insertion de tels "Modèles" dans un traité. Si cette approche est acceptable d'un point de vue juridique, j'apprécierais également vos conseils sur une formulation possible pour une insertion dans l'Accord AGTC qui permettrait la flexibilité mentionnée ci-dessus dans l'application des dispositions du "Modèle" précité.

Je suis conscient que de tels "Modèles" pourraient également, alternativement, être introduits dans une Résolution ou une Recommandation pour être adoptés par un organisme de la CEE-ONU ou un autre organisme gouvernemental. Mais on a le sentiment que l'Accord AGTC avec ses nombreuses Parties contractantes pourrait donner un signe beaucoup plus fort et voyant de l'importance que les Gouvernements de la CEE-ONU attachent à de telles mesures concrètes pour la promotion du transport combiné.

Pour votre information, je joins à ce memorandum le document TRANS/WP.24/2003/6 qui vous donnera plus de détails sur le contenu possible des Plans d'action et Accords de partenariat mentionnés ci-dessus.

Après l'actuel examen par les Gouvernements de la CEE-ONU des projets de "Modèles" contenus dans le document joint, le groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU (WP.24) devra étudier ces "Modèles" ainsi que leur possible insertion dans l'Accord AGTC lors de la prochaine session le 25 mars 2004. Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir me donner vos avis et conseils bien avant cette date.

Memorandum intérieur du 2 février 2004 (OLA à CEE-ONU)

Je me réfère à votre memorandum du 6 janvier 2004 par lequel vous sollicitiez les commentaires de la Section des Traités pour de savoir s'il serait juridiquement correct d'inclure des Plans d'action ou Accords cadre Modèle ainsi que des Accords de partenariat Modèle dans l'Accord AGTC, si possible par l'insertion d'un nouvel article 4 bis et une nouvelle Annexe V.

Vous mentionnez que de tels mécanismes et procédures doivent être acceptés internationalement afin de fournir un cadre dans le domaine du transport combiné international (route/rail/navigation intérieure) pour une meilleure coopération inter-gouvernementale et interaction avec le secteur privé dans la région de la CEE-ONU.

Nous avons également étudié le document TRANS/WP.24/2003/6 du 22 juillet 2003 joint à ce memorandum.

En principe, il n'y a aucune raison pour que les mécanismes et procédures tels que des accords cadre ou Modèles ne puissent être introduits dans un traité si cela est décidé par les parties intéressées. Nous remarquons généralement que de tels mécanismes et procédures, une fois introduits dans le traité, sont contraignants pour les parties contractantes à ce traité. Cependant, il est possible d'introduire les Modèles en utilisant des dispositions générales conseillées pour atteindre le but qui est la création d'un cadre facilitant la standardisation des procédures tout en conservant votre objectif.

Cependant, vous mentionnez également dans votre mémorandum que vous n'êtes pas "certains que les dispositions d'un "Modèle" de ce genre seraient compatibles avec un Accord (Accord AGTC) tel qu'un "Traité conclu entre des Etats et administré par le droit international". Vous dites ensuite que "Comme nous le comprenons, ces "Modèles" à inclure dans l'Accord AGTC ne sont pas censés lier littéralement toutes les parties contractantes". De même, si vous ne souhaitez pas introduire les Modèles dans le traité mais préférez les laisser à l'extérieur, de telles préoccupations peuvent également être aménagées en rédigeant des dispositions appropriées, par exemple par le biais d'une déclaration en option qui serait déposée auprès du Secrétaire général.

Comme vous le proposez, une autre alternative serait que ces Modèles fassent partie d'une Résolution ou d'une Recommandation adoptée par un organisme approprié de la CEE-ONU ou Gouvernemental.

Nous vous signalons également que la branche juridique du commerce international du Bureau des affaires juridiques des Nations Unies fournit des services de secrétariat à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et apporte son assistance aux organes et conférences des Nations Unies, dans des domaines en relation avec le droit commercial international, y compris celui du transport. La CNUDCI prépare des textes législatifs internationaux à l'usage d'états modernisant leur droit commercial et des textes non législatifs à l'usage d'acteurs commerciaux dans les transactions de négociation. Il favorise l'usage d'instruments législatifs et non législatifs dans un certain nombre de domaines clé du droit commercial qui représentent des normes internationalement agréées et des solutions acceptables par des systèmes juridiques différents. Ces documents incluent des Lois Modèles, des Règles, des Notes et des Guides juridiques qui pourraient vous servir de base pour développer la coopération et faciliter l'usage de procédures uniformes et standards dans le domaine du transport combiné.
