



Conseil économique et social

Distr. générale
23 septembre 2014
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

Huitième session

Genève, 10 et 11 juillet 2014

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa huitième 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. Unification du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour).....	6-46	2
IV. 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 3 de l'ordre du jour)	47-52	10
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	53	11
VI. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	54	11
VII. Résumé des décisions (point 6 de l'ordre du jour)	55	11



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa huitième session les 10 et 11 juillet 2014, à Genève.
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants: Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, Kazakhstan, Pologne, Suisse et Turquie. Des représentants de la République islamique d'Iran y ont aussi participé conformément au mandat de la CEE. Un expert de l'Union européenne (DG MOVE) était également présent.
3. Des experts des organisations intergouvernementales ci-après ont participé à la session: Bureau central du projet TER de la CEE, Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Commission économique eurasienne et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Des experts d'une organisation non gouvernementale, le Comité international des transports ferroviaires (CIT), étaient aussi présents.
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations et du groupe ci-après ont participé à la session: CMS Cameron McKenna, Deutsche Bahn (DB) et Lithuanian Railways.

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

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/6.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/6).

III. Unification du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8; documents informels SC.2/GEURL n^{os} 4 à 8 (2014).

6. Le Groupe d'experts a rappelé qu'afin de s'entendre sur les notions et les dispositions juridiques explicatives à faire figurer dans un nouveau régime juridique applicable au transport ferroviaire international, il avait entrepris, à ses sixième et septième sessions, un examen préliminaire des colonnes 3 et 4 des documents du secrétariat ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5, contenant une évaluation des dispositions juridiques pertinentes des Règles CIM de la COTIF et de la SMGS ainsi que les premiers éléments et un libellé envisageable pour certaines dispositions juridiques précises susceptibles d'être incluses dans un instrument juridique destiné à régir le transport de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie. Cet échange de vues avait été mené article par article, de l'article A nouvellement proposé (Champ d'application) à l'article KK (Conventions au sujet des recours) (ECE/TRANS/SG.2/GEURL/2013/8, par. 17 à 39, et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/2, par. 9 à 53).
7. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8 présentait, pour les articles A à KK, une brève évaluation des dispositions des Règles CIM de la COTIF et de la SMGS, ainsi que d'autres instruments juridiques internationaux tels que la CMR et la Convention de Montréal (colonne 1). Il contenait en outre des éléments et la formulation éventuelle de certaines dispositions juridiques spécifiques (colonne 2) susceptibles d'être incluses dans un instrument juridique applicable au transport de marchandises par voie ferrée

entre l'Europe et l'Asie. En établissant ce document, le secrétariat avait tenu compte de toutes les observations reçues des experts dans les délais requis par les services de traduction de l'Organisation des Nations Unies.

8. Le Groupe d'experts a procédé au deuxième examen des colonnes 1 et 2 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8, pour tous les articles analysés, afin de parvenir à un accord sur le libellé des dispositions juridiques explicatives à inclure dans un nouveau régime juridique ferroviaire international. Des vues ont été échangées et des propositions formulées article par article, de l'article A à l'article KK.

9. Article A. Champ d'application

Le secrétariat a examiné le principe sur lequel repose la loi type proposée, qui constitue une première étape vers l'unification des deux régimes ferroviaires internationaux existants concernant le transport de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie. Le secrétariat a fait observer que le champ d'application et les autres dispositions énoncées dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8 correspondaient à cette première étape de l'unification des deux régimes juridiques ferroviaires. Les dispositions énoncées devaient donc se lire et être considérées comme des dispositions concourant à une première étape ou à une loi type.

Le Président a noté que le paragraphe 1 était en contradiction avec le paragraphe 4. Pour la représentante de l'Allemagne, le champ d'application était effectivement très vaste, tandis que le paragraphe 4 présentait une option. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué qu'initialement son pays ne souscrivait pas à un tel champ d'application, mais que, si l'on essayait de le réduire, le nouveau régime perdrait son utilité. Les représentants de Lithuanian Railways et de Deutsche Bahn ont dit qu'il ne faudrait pas limiter la portée du nouveau régime juridique. L'OTIF a rappelé que ce champ d'application – autrement dit, une interface entre les régimes de l'OSJD et de l'OTIF – qu'elle avait elle-même proposé à la première réunion était, à son avis, la seule manière de parvenir à un régime juridique opérationnel pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Le Président a fait observer que ce régime s'ajouterait aux régimes CIM et SMGS existants. Au sujet des paragraphes 2 et 3, le représentant de la Suisse a estimé qu'il faudrait intégrer des dispositions sur le transport intermodal et traiter plus efficacement la question du «trafic intérieur». Les représentants de la Fédération de Russie, de la Commission européenne et du CIT ont souscrit à l'observation faite par le représentant de la Suisse et à l'idée d'inclure des dispositions sur le transport intermodal. La représentante de l'Allemagne a jugé nécessaire d'éviter les conflits entre les conventions, notamment avec les Règles de Rotterdam, et que, de ce fait, il était préférable de ne pas inclure de dispositions sur le transport intermodal. Le Président a suggéré de mentionner de façon générale le transport intermodal dans les dispositions, plutôt que de le décrire en détail. Les experts ont décidé de réviser la disposition sur le champ d'application et sont convenus du texte ci-après:

1. Le présent régime juridique/la présente loi type s'applique/peut s'appliquer à chaque contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque:

1. Le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes audit régime; et

2. Les parties au contrat conviennent que ledit contrat est soumis à ce même régime.

2. Les Parties au contrat de transport peuvent aussi convenir de l'application du présent régime juridique aux opérations de transport intermodal faisant intervenir le rail, si elles ne vont pas à l'encontre des lois (internationales) régissant les autres modes de transport.

3. Chaque État contractant peut, au moment de la signature ou de la ratification, déclarer que le présent régime juridique ne s'applique pas aux contrats de transport de marchandises par chemin de fer auquel les dispositions de la CIM et/ou de la SMGS ou d'accords bilatéraux entre États contractants sont applicables.

Le représentant du CIT a approuvé la disposition adoptée étant donné que la proposition du CIT concernant l'ancien paragraphe 2 avait été acceptée et que l'actuel paragraphe 3 avait été modifié (et non supprimé), de façon que la CIM et la SMGS ainsi que les contrats bilatéraux fassent l'objet d'une réserve.

Le CIT et l'OTIF ont néanmoins fait remarquer que le nouveau paragraphe 3 reposait sur une déclaration de non-application par chaque État contractant. Il serait préférable de retenir une formulation positive précisant que le nouvel instrument ne s'applique pas dans les cas où l'un des deux régimes existants (CIM ou OSJD) peut être appliqué à l'ensemble du transport.

10. Article B. Droit contraignant

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

11. Article C. Prescriptions de droit public

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

12. Article D. Contrat de transport. Lettre de voiture

Le paragraphe 1 de cet article a été approuvé tel quel. Cependant, compte tenu des observations du CIT et de l'OTIF, une phrase devrait y être ajoutée pour préciser qu'il incombe à l'expéditeur de payer. Le paragraphe 2 a fait l'objet de quelques observations concernant le terme «absence». Le Président a estimé que le transport ne se concevait pas sans une lettre de voiture. La représentante de l'Allemagne a noté que le paragraphe renvoyait au fait que, si une preuve indéniable du contrat s'avérait nécessaire, il fallait émettre une lettre de voiture. Cela dit, le contrat restait valable même sans lettre de voiture. Le représentant du CIT a fait observer qu'une définition du paiement devrait être ajoutée. Le secrétariat a relevé que l'article A portait sur «chaque contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux». Cependant, une phrase pourrait au besoin être ajoutée au paragraphe 1 de l'article pour préciser qu'il incombe à l'expéditeur de payer. Le Président a conclu que, dans l'ensemble, le paragraphe 2 de l'article était acceptable, mais que le terme «absence» devrait être revu, voire changé. La représentante de l'Allemagne a formulé une observation concernant la phrase en caractères gras figurant au paragraphe 3, qui devrait être modifiée et se lire ainsi: «dans la mesure où la législation applicable le permet». Le Président a dit qu'il faudrait surligner en jaune la phrase en caractères gras et envisager deux options avec et sans référence à la législation applicable. S'agissant du paragraphe 4, tous les experts ont été d'avis que le régime devrait comprendre une disposition sur la lettre de voiture électronique. Cependant, le niveau de détail devrait être examiné plus avant. La représentante de l'Allemagne a fait observer que les éléments fondamentaux devaient être consignés et qu'à ce stade, ce qui figurait dans la disposition était très sommaire. Elle a ajouté qu'il faudrait faire état de la législation nationale applicable. Le représentant de la Fédération de Russie a déclaré que toute information concernant la lettre de voiture

électronique devrait être supprimée. Le Président a proposé qu'il soit fait référence à la lettre de voiture électronique. Le premier alinéa du paragraphe 4 serait conservé, de même que la phrase qui prévoit que la lettre de voiture électronique doit contenir les mêmes indications que la lettre de voiture visée dans le présent régime juridique. Toutes les autres informations contenues dans le paragraphe 4 devraient être retirées. Le représentant du CIT a estimé que des pouvoirs légaux permettant d'utiliser une lettre de voiture électronique étaient établis (par. 4). Cependant, ils étaient définis sur la base du protocole additionnel à la CMR, ce qui n'était guère approprié, les prescriptions relatives au transport routier ne pouvant être assimilées à celles du transport ferroviaire. Aucune des informations devant être communiquées entre les transporteurs et le gestionnaire de l'infrastructure n'y figurait. En outre, des règles fonctionnelles n'avaient pas leur place dans la loi: il incombait plutôt aux professionnels d'adapter les règles à leurs besoins. La manière la plus simple et la plus logique semblait être d'utiliser les documents du CIT, comme cela avait toujours été le cas. Qui plus est, ce paragraphe était incompatible avec le paragraphe 2 de l'article E. Enfin, la lettre de voiture électronique n'avait pas la priorité.

13. Article E. Teneur de la lettre de voiture

Les trois paragraphes de cet article ont été acceptés et adoptés par les experts, à l'exception des alinéas *m* et *n* du paragraphe 1. Le Président a fait observer que, dans la SMGS, tous les frais étaient à la charge du destinataire et que ces frais devaient être mentionnés dans les dispositions, sans entrer dans les détails. Il fallait donc supprimer les parenthèses à l'alinéa *n*. Le représentant du CIT a estimé que les procédures de transit douanier des différentes unions douanières devaient sans doute être étudiées de façon plus approfondie.

14. Article F. Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

15. Article G. Paiement des frais

Le représentant de l'OSJD a fait remarquer que l'article 24 des dispositions générales de la Convention SMGS, sur le paiement des frais de transport et des pénalités, devrait être inclus (document informel SC.2/GEURL n° 8 (2014), p. 11 et 12). Le secrétariat a noté que l'article G devrait être lu conjointement avec l'article M. Cette combinaison représentait une solution efficace. Le Président a souligné qu'il devrait être fait référence à l'article M dans l'article G. Le représentant du CIT a déclaré qu'au paragraphe 3, avant «les tarifs», il conviendrait d'ajouter «les prix et». Il a indiqué que l'établissement de tarifs était contraire à la liberté de concurrence et aux principes fondamentaux des Règles uniformes CIM. Le représentant de la Fédération de Russie a émis une réserve concernant cet article dans l'attente d'éclaircissements à apporter ultérieurement.

16. Article H. Vérification

Le représentant de l'OSJD a fait observer que l'article 16 des dispositions générales de la SMGS, sur la vérification des marchandises, devrait être inclus (document informel SC.2/GEURL n° 8 (2014), p. 12). Le secrétariat a répondu que l'ajout proposé par l'OSJD n'était sans doute pas nécessaire étant donné que la fin du paragraphe 1 spécifiait: «à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu». Le Président a fait remarquer que, selon la législation de la Fédération de Russie, aucun témoin n'assiste à la vérification. En outre, l'article ne fournissait pas de renseignements relatifs

à une quelconque procédure. Il fallait donc soit donner une description détaillée, soit faire référence à la législation nationale applicable. La représentante de l'Allemagne a signalé que le transporteur souhaiterait savoir si la lettre de voiture était correcte ou pas. Que signifierait donc une référence à la législation nationale? Le représentant du CIT a insisté sur le fait que le deuxième alinéa du paragraphe 2 n'avait pas sa place dans le système et mélangeait droit public et droit privé.

17. Article I. Force probante de la lettre de voiture

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

18. Article J. Conditionnement et chargement

Le représentant du CIT a critiqué le fait qu'il n'y avait aucune disposition pour déterminer qui est tenu de charger la marchandise. À son avis, cette attribution était de moins en moins définie. Toutefois, il était spécifié (par. 2) que, si rien n'était indiqué dans la lettre de voiture, la marchandise serait considérée comme ayant été chargée par l'expéditeur. Cette règle, tirée de la SMGS, ne précisait pas qui était tenu de charger et de décharger la marchandise, mais portait uniquement sur la responsabilité en cas de problème. Le paragraphe 3 semblait redondant et contraire à l'obligation de transporter prévue au paragraphe 1 de l'article D. Aucune autre observation n'a été reçue ou examinée par les experts et l'article a finalement été approuvé tel quel.

19. Article K. Accomplissement des formalités administratives

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

20. Article L. Délais de livraison

Le Président a proposé que les délais de livraison soient inclus dans les dispositions, mais que les heures et les kilomètres effectifs soient définis par le marché, à savoir les organisations compétentes comme le CIT, l'OSJD et l'OTIF. Le représentant de l'OSJD a fait remarquer qu'il faudrait établir des délais qui augmenteraient la compétitivité des chemins de fer et a souscrit à l'observation du Président. Les représentants de l'Allemagne et du CIT ont aussi approuvé la proposition du Président. Le représentant de la Suisse a indiqué qu'il approuvait, en principe, le contenu de l'article, mais qu'il se demandait s'il fallait mentionner tous les détails. Il s'était renseigné sur les temps de livraison en Suisse pendant les week-ends, les vacances, etc. et les délais étaient sensiblement plus longs en cas de transport intermodal. Il a donc suggéré que le paragraphe 4 mentionne les jours de congé. Le Président a déclaré qu'il fallait sans doute prévoir des temps de livraison différents en cas de transport intermodal. Le représentant du Kazakhstan a constaté qu'il était de nouveau question de savoir si le champ d'application couvrait ou pas l'intermodalité.

21. Article M. Livraison

La représentante de l'Allemagne s'est dite préoccupée par la nouvelle phrase en caractères gras ajoutée au paragraphe 1. Le destinataire devait avoir le droit de refuser la marchandise et il fallait aussi faire référence à la législation applicable. Il s'agissait d'une question importante qui devrait être traitée quant au fond, un renvoi à la législation nationale applicable n'étant pas suffisant. La représentante a jugé nécessaire de consulter la législation de l'Union européenne sur ce point. Le représentant du CIT a noté qu'il y avait effectivement un régime donnant clairement au destinataire le droit de refuser la marchandise et un autre qui l'obligeait

à accepter celle-ci. Une bonne formulation était nécessaire pour couvrir les deux cas. Le Président fait observer que le transporteur ne devrait pas être pris en otage entre l'expéditeur et le destinataire. Pour régler la question il a demandé que soit établie une liste des cas dans lesquels, dans la région de l'OSJD, le destinataire pouvait refuser la marchandise. Le représentant de l'OSJD a mentionné que l'article 19 des dispositions générales de la SMGS, sur la livraison de la marchandise, devrait être inclus (document informel SC.2/GEURL n° 8 (2014), p. 16 et 17). Le secrétariat a fait état de la possibilité de traiter ces questions avec celle de la responsabilité. Le Président a estimé que le texte proposé par l'OSJD posait problème et devrait donc être revu.

22. Article N. Droit de disposer de la marchandise

La représentante de l'Allemagne a fait une observation sur la nouvelle phrase ajoutée au paragraphe 1 au sujet de la législation nationale applicable, s'agissant de l'applicabilité d'une telle disposition pour ce qui est du droit de disposer de la marchandise. Souscrivant à l'observation de la représentante de l'Allemagne, le représentant du CIT a ajouté que l'expéditeur devrait bénéficier d'une sécurité juridique quant à ce qu'il faisait avec sa marchandise. Cependant, il fait observer que la prise en compte de la législation nationale compliquerait la situation dans la pratique, au lieu de promouvoir la normalisation et l'harmonisation. Le Président a déclaré que l'OSJD était disposée à accepter une solution de compromis.

23. Article O. Exercice du droit de disposition

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

24. Article P. Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

25. Article Q. Conséquences des obstacles au transport et à la livraison

Le représentant de l'OSJD a formulé l'observation suivante: au paragraphe 3, l'expression «délai raisonnable» devrait être remplacée par «délai prescrit». Le Président a dit que cette modification pouvait être acceptée.

26. Article R. Fondement de la responsabilité

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

27. Article S. Présomption de perte de la marchandise

Le représentant du CIT a déclaré que le délai au terme duquel la marchandise serait considérée comme perdue si elle n'avait pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition serait évalué par les organisations compétentes comme le CIT, l'OSJD et l'OTIF et indiqué au secrétariat en temps utile, bien avant la prochaine réunion du Groupe.

28. Article T. Indemnité en cas de perte

Le secrétariat a fait valoir qu'une disposition prévoyant des modalités pour calculer la valeur de la marchandise était nécessaire. Le Président a dit qu'il fallait indiquer «où» de tels calculs devaient être effectués. Le représentant de l'OSJD a déclaré que son organisation soutenait la variante proposée, à savoir l'article TA. Le Président a demandé au secrétariat d'établir une version de synthèse des deux articles (T et TA).

29. Article U. Indemnité en cas d'avarie

Le représentant de l'OSJD a fait remarquer qu'il n'y était nullement question de la participation d'experts à l'évaluation de l'avarie. Le représentant du CIT a dit que, pour certaines marchandises, il faudrait décider de leur attribuer une valeur appropriée. Le risque encouru en pareil cas tenait à la compétitivité des chemins de fer. Le Président a indiqué qu'il y avait en fait, deux solutions: établir le prix total ou fixer un plafond de responsabilité. Il a demandé au CIT d'étudier ce point avec l'OSJD et l'OTIF et de présenter une proposition à la prochaine session du Groupe.

30. Article V. Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Le Président a noté qu'au paragraphe 1 il était mentionné que le transporteur devrait payer une indemnité ne dépassant pas le prix du transport. Il fallait inclure cette formulation, car c'était également le cas dans la CMR.

31. Article W. Conversion et intérêts

Le représentant de l'OSJD a jugé souhaitable de supprimer cet article. Le représentant du CIT a fait observer qu'en l'absence de cette disposition, des problèmes se poseraient concernant le mode de calcul. Le Président a proposé de surligner cet article en jaune et d'y revenir à la prochaine réunion.

32. Article X. Personnes dont répond le transporteur

Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.

33. Article Y. Autres actions

Le représentant du CIT a estimé que cet article était très important pour la sécurité juridique et qu'il fallait le conserver. Le Président a souscrit à cette remarque.

34. Article Z et ZA. Déclaration de dommage/réclamations

Le secrétariat a relevé que cet article contenait, lui aussi, une référence à la législation nationale. Le représentant de l'OSJD a dit que les travaux sur cet article allaient être poursuivis et qu'un texte légèrement différent serait présenté. Le représentant du CIT a indiqué que, dans la pratique, la référence à la législation nationale rendait la situation très complexe et ne pouvait pas être mise en œuvre. L'industrie et, partant, le CIT ne pourraient plus décrire en détail le procès-verbal de manière normalisée, puisque celui-ci était soumis à la législation nationale.

Le Président a demandé au CIT d'étudier, de concert avec l'OSJD et l'OTIF, la question du nombre de jours au terme desquels les réclamations pour retard deviennent caduques si le destinataire n'avise pas le transporteur du retard de livraison, puis de soumettre leur proposition à la prochaine session du Groupe. Le représentant du CIT a considéré cet article comme étant très important car il garantissait la qualité du service. Le CIT ne comprenait pas bien le paragraphe 5, étant donné que chacun devait remplir la même déclaration et que tout devait être harmonisé. Le représentant de l'OSJD a fait observer que l'article 22 des dispositions générales de la SMGS, concernant le procès-verbal, devrait être inclus (document informel SC.2/GEURL n° 8 (2014), p. 27 et 28). Le Président partageait l'avis du CIT quant à la nécessité d'une harmonisation. Le représentant de l'OSJD a déclaré que cet article ferait l'objet d'une nouvelle proposition de texte.

35. Article AA. Droit de se retourner contre le transporteur
Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.
36. Article BB. Transporteurs contre lesquels peut être intentée une action en justice
Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.
37. Article CC. Forum
Le représentant de l'OSJD a suggéré de supprimer cet article. Le Président a approuvé cette suggestion. La représentante de l'Allemagne a estimé que cet article devait être supprimé car il portait sur la procédure et non sur le droit des transports. Aucune autre observation n'a été reçue.
38. Article DD. Exécution de jugements. Saisies
Le représentant de l'OSJD a suggéré de supprimer cet article. La représentante de l'Allemagne a estimé que cet article devait être supprimé car il portait sur la procédure et non sur le droit des transports. Le Président a approuvé la suppression des paragraphes 1 et 2, mais a suggéré de conserver le paragraphe 3 en le surlignant en jaune et de le réexaminer en y passant plus de temps.
39. Article EE. Prescription
Le Président a proposé de supprimer cet article. Les experts ont approuvé cette proposition.
40. Article FF. Arbitrage
Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.
41. Article GG. Apurement des comptes
Le Président a proposé de surligner cet article en jaune et d'ajouter le commentaire «comment le système convenu entre les transporteurs sera-t-il traité?». Le représentant du CIT a répondu que cela dépendait de ce qui serait pris en compte dans le champ d'application. Le représentant de l'OSJD a partagé l'avis du Président et a indiqué que de nombreux autres aspects des relations entre transporteurs n'avaient pas été traités et devraient l'être.
42. Article HH. Droit de recours
Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.
43. Article II. Procédure de recours
Aucune observation n'a été reçue ou examinée. L'article a été approuvé tel quel.
44. Article JJ. Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ou d'une unité de transport intermodale (appartenant à un autre transporteur)
Le représentant de l'OSJD a estimé que cette disposition n'était pas nécessaire dans le nouveau régime juridique. Aucune autre observation n'a été reçue. Aucune décision n'a été prise.
45. Article KK. Conventions au sujet des recours
Aucune observation n'a été reçue et aucune décision n'a été prise.

46. Après ce deuxième examen de la base conceptuelle et juridique des articles A à KK d'un nouveau régime ferroviaire international, le Groupe d'experts est convenu que de nombreux points et aspects importants devaient être étudiés plus avant et revus, mais qu'il n'y aurait pas le temps d'en discuter et d'achever les travaux à la session d'octobre 2014. Le Groupe d'experts a donc décidé qu'une réunion des «amis de la présidence» serait organisée avant la session d'octobre. À cette occasion, les experts étudieraient plus avant et passeraient en revue les articles pour lesquels une solution harmonisée n'avait pas encore été trouvée. La réunion des «amis de la présidence» pourrait se tenir le lundi 29 septembre 2014 au Palais des Nations à Genève. En vue de cette réunion, il a été demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8 sur la base des débats menés et des observations reçues au cours de la session pour les articles A à KK.

IV. 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 3 de l'ordre du jour)

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

47. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à sa dernière session le secrétariat avait, pour faciliter les discussions, présenté les grandes lignes d'un système de gestion approprié pour le nouveau régime juridique applicable au transport ferroviaire international, en donnant un aperçu des différents acteurs et fonctions existants qui pouvaient être retenus. Les trois fonctions principales d'un système de gestion efficace avaient été présentées et analysées: a) la fonction de dépositaire; b) la fonction administrative; et c) la fonction des services de secrétariat.

48. Le secrétariat a informé le Groupe que l'OTIF avait soumis une proposition relative au système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié, consultable sur le site Web du Groupe, dans le document informel SC.2/GEURL n^o 9 (2014). Le représentant de l'OTIF a déclaré que la proposition de son organisation était le nouvel instrument juridique à annexer aux deux régimes ferroviaires existants.

49. Le Président a indiqué que la proposition de l'OTIF était une option, mais qu'elle ne constituerait pas une première étape vers l'unification des deux régimes ferroviaires internationaux existants. Il n'était probablement pas encore opportun d'aborder cette question, mais force était de constater que des difficultés existaient. Il y avait de nombreuses solutions et il faudrait choisir la meilleure.

50. Le représentant de la Suisse partageait l'avis du Président sur le fait qu'une décision ne pouvait pas être prise à ce stade; cela étant, pour administrer un tel instrument, il fallait une organisation disposant d'une expérience dans le domaine ferroviaire et des ressources voulues. Il semblait qu'un pays ne puisse pas en être le dépositaire.

51. Le représentant de l'Allemagne a souligné qu'il faudrait envisager le système de gestion une fois que le texte de l'instrument juridique était prêt. Une organisation devait en assurer le secrétariat et être le dépositaire du nouvel instrument, ce rôle pouvant être joué par la CEE. S'agissant des questions administratives, la CEE avait l'expérience et les outils voulus pour assumer une telle fonction.

52. La représentante de la Commission européenne a estimé qu'il ne fallait pas créer une nouvelle organisation, la CMR étant le meilleur exemple. Elle a pleinement souscrit aux vues du représentant de l'Allemagne.

V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

53. Le représentant de l'OSJD a formulé une observation concernant le paragraphe 14 du rapport sur la septième session du Groupe, qu'il souhaitait voir remplacé par ce qui suit: «Ce concept, première étape vers l'uniformisation du droit ferroviaire, permet l'élaboration d'un accord facultatif qui n'affecte pas les deux régimes juridiques existants (Règles CIM de la COTIF et SMGS) et l'utilisation d'un contrat de transport unique, d'une lettre de voiture unique et d'un système uniforme de responsabilité pour le transport ferroviaire en Europe et en Asie, ce qui offre aux parties intéressées la possibilité d'appliquer, à titre volontaire, les principes de ce droit uniformisé.».

VI. Date de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)

54. La prochaine session du Groupe d'experts devrait se tenir au Palais des Nations, à Genève, les 30 et 31 octobre 2014.

VII. Résumé des décisions (point 6 de l'ordre du jour)

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