



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

Quinzième session

Genève, 22-24 mai 2017

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa quinzième 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. Mandat : Résolution n° 263 du Comité des transports intérieurs de la CEE sur l'harmonisation du droit ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour).....	6-8	2
IV. Élaboration des documents nécessaires sur la base du projet de dispositions juridiques (point 3 de l'ordre du jour)	9-13	3
V. Analyse des résultats des essais pilotes (point 4 de l'ordre du jour)	14-18	4
VI. Éventuelles étapes futures des travaux pour uniformiser le droit ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour).....	19-22	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)	23	6
VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour).....	24	6
IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour)	25	6



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa quinzième session du 22 au 24 mai 2017, à Genève. La session était présidée par M. A. Druzhinin (Fédération de Russie).
2. Des experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie et de la Turquie y ont participé.
3. La session a été suivie par des experts de l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ainsi que par des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Comité international des transports ferroviaires (CIT) et PKP CARGO S.A.
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/2017/1.

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

III. Mandat : Résolution n° 263 du Comité des transports intérieurs de la CEE sur l'harmonisation du droit ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2016/17.

6. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à sa dernière session (octobre 2016), il avait prié le secrétariat et le Président du Groupe de lui rendre compte de l'évolution de leurs travaux et de demander à la prochaine session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) du 22 au 24 novembre 2016 la prorogation de son mandat pour une année supplémentaire.
7. Lors de la soixante-dixième session du SC.2, les gouvernements ont relevé que l'organisation et l'exécution d'essais pilotes s'inscrivent dans un long processus qui doit être élaboré d'une manière ordonnée par les principales parties prenantes en accord entre elles. En conséquence, le SC.2, le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-neuvième session (21-24 février 2017) et le Comité exécutif à la session d'avril 2017, ont décidé de proroger le mandat du Groupe d'experts pour une année supplémentaire en conservant le même mandat (résolution du Comité des transports intérieurs n° 263).
8. Selon la résolution du Comité des transports intérieurs :
 - a) Les gouvernements sont invités à diffuser ces dispositions juridiques auprès de toutes les principales parties prenantes de leurs pays ;
 - b) Les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des transports ferroviaires sont encouragées à mettre à l'essai, autant que possible, ces dispositions juridiques dans la pratique ;
 - c) Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire est invité à élaborer les documents nécessaires aux transports ferroviaires sur la base des dispositions juridiques établies, à effectuer le suivi des résultats des essais pilotes et à élaborer des recommandations en conséquence ;
 - d) Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire est prié de faire le point à la soixante-dixième session du SC.2 (en 2016) sur le stade atteint et les progrès relatifs à la mise en œuvre des activités sus-mentionnées ;

e) Le SC.2 est prié de faire rapport sur les résultats des travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire et de faire des propositions concernant les prochaines étapes possibles des activités en vue de l'uniformisation du droit ferroviaire à la soixante-dix-neuvième session (2017) du Comité des transports intérieurs, pour examen et approbation.

IV. Élaboration des documents nécessaires sur la base du projet de dispositions juridiques (point 3 de l'ordre du jour)

9. Lors de l'adoption de son ordre du jour, le Groupe a décidé d'examiner le point 3 relatif à l'élaboration des documents nécessaires, après avoir procédé à l'examen du point 4 qui porte sur l'analyse des résultats des essais pilotes. À sa dernière session, le Groupe d'experts a décidé qu'il convenait d'attendre les résultats des essais pilotes afin d'établir la liste des documents qui devraient accompagner le nouveau régime juridique.

10. Sur la base des résultats du premier essai pilote effectué sur le corridor Allemagne-Pologne- Bélarus-Fédération de Russie, les experts sont convenus de ce qui suit :

a) La lettre de voiture commune CIM/SMGS peut être adaptée sans difficulté aux prescriptions du droit ferroviaire unifié. D'autres dispositions prises par accord entre les parties peuvent également être incluses dans cette lettre de voiture (par exemple le champ n° 7 de la lettre de voiture CIM/SMGS) ;

b) Le projet de dispositions juridique 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 ;

c) En outre, dans la mesure où le projet de dispositions de régime ferroviaire du droit ferroviaire unifié ne régit pas les procédures devant être mises en place en commun entre les transporteurs participants lors du transport effectif, la nécessité pour les entreprises ferroviaires de passer de tels accords demeure.

Les accords entre les transporteurs participants détermineront les autres documents nécessaires, comme le rapport officiel, etc.

11. Le Groupe d'experts est convenu que l'adaptation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS aux besoins et exigences du régime juridique du droit ferroviaire unifié n'était pas une tâche très exigeante et qu'elle pourrait être accomplie assez rapidement. Toutefois, dans la mesure où l'élaboration des documents nécessaires incombe aux organisations internationales, le Groupe a prié le Groupe d'experts sur la lettre de voiture commune CIM/SMGS qui se réunissait les 12 et 13 juillet 2017 à l'initiative du CIT et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) de mener à bien cette tâche. Le Groupe a émis le souhait que la lettre de voiture commune CIM/SMGS puisse être adaptée aux besoins et prescriptions du droit ferroviaire unifié d'ici à la fin de septembre 2017.

12. Suite à cette demande, les experts ont examiné la nécessité d'adapter également le manuel de la lettre de voiture commune CIM/SMGS aux besoins et exigences du droit ferroviaire unifié. Ils ont décidé qu'il convenait de reporter toute décision sur la question à la prochaine réunion, en novembre, après discussion et finalisation de la lettre de voiture conformément aux dispositions du droit ferroviaire unifié.

13. De manière générale, les experts sont convenus qu'il fallait mentionner le fait que la liste des documents examinés n'était pas exhaustive. En outre, il était important que les entreprises ferroviaires soient conscientes qu'il leur incombait de s'accorder entre elles lorsqu'il s'agissait de documents que le Groupe n'a pas examinés ou qui ne sont pas prévus dans les dispositions du droit ferroviaire unifié. Si nécessaire, ces documents devraient également être adaptés aux besoins et aux exigences du droit ferroviaire unifié.

V. Analyse des résultats des essais pilotes (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2017/18 ;
document informel SC.2/GEURL N° 1,
document informel SC.2/GEURL N° 2,
document informel SC.2/GEURL N° 3.

14. 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 à l'essai, autant que possible, ces dispositions juridiques dans la pratique et invitait le Groupe d'experts à effectuer le suivi des essais pilotes et à élaborer des recommandations en conséquence. À sa dernière session, le Groupe avait décidé que les deux possibilités offertes (essais réels et virtuels) devaient être exploitées. En outre, il a convenu que le corridor Fédération de Russie-Bélarus-Pologne-Allemagne devait être le site du premier essai pilote. Le corridor Turkménistan-République islamique d'Iran-Turquie a été proposé comme deuxième site d'essai pilote à analyser.

15. La réunion relative à l'essai pilote virtuel mené sur le corridor Fédération de Russie-Bélarus-Pologne-Allemagne s'est déroulée du 15 au 17 mai 2017 à Berlin (Allemagne) sous l'égide de la Deutsche Bank. Les entreprises ferroviaires suivantes y ont participé : RZD (chemins de fer russes), PKP Cargo (Pologne) et DB AG (Allemagne). En outre, les compagnies maritimes Transcontainer Europe, TransEurasia Logistics, DB Cargo Logistics ont assisté à la réunion, ainsi que M. Freise. Des représentants des chemins de fer bélarussiens n'ont pas pu assister à la réunion ; ils n'ont donc pas été en position d'approuver les résultats de ces essais pilotes ni de formuler des observations à leur sujet.

16. Les experts ayant participé à la réunion ont adopté les recommandations suivantes :

a) Les représentants des entreprises ferroviaires devraient rester conscients du fait que le droit ferroviaire unifié n'est pas encore entré en vigueur officiellement. Il faudra encore préciser de quelle manière les dispositions du droit ferroviaire unifié peuvent s'appliquer au transport ferroviaire existant dans un premier temps, avant que ce projet de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié puisse devenir un instrument juridique ;

b) Le droit ferroviaire unifié confère aux parties contractantes une marge de choix dans l'élaboration des contrats. Les parties (le chargeur et les compagnies ferroviaires participantes) doivent donc décider des modalités de l'usage qu'elles vont en faire (par exemple dans la fixation de délais de livraison) lorsqu'elles concluent un contrat ;

c) Le droit ferroviaire unifié ne régissant pas les procédures que les transporteurs devraient suivre lors de l'exécution du transport, il incombe à ceux-ci de conclure des accords à ce sujet (convention entre les transporteurs, rapports officiels, etc.) ;

d) La lettre de voiture commune CIM/SMGS actuelle peut être adaptée sans grande difficulté aux prescriptions du droit ferroviaire unifié. D'autres dispositions prises par accord entre les parties peuvent également être incluses sur la lettre de voiture (voir par exemple le champ n° 7 de la lettre de voiture CIM/SMGS) ;

e) Le droit ferroviaire unifié n'impose aucune nouvelle prescription concernant les documents d'accompagnement. Les documents actuellement requis pour le transport ferroviaire international peuvent être utilisés (par exemple, les lettres de voiture, les certificats d'emportage de conteneurs ou le « Rapport officiel commun CIM/SMGS ») ;

f) Les représentants des entreprises ferroviaires ont conclu dans l'ensemble que compte tenu de sa teneur, le droit ferroviaire unifié pouvait être appliqué aux transports pilotes virtuels considérés. Les procédures et documents particuliers devraient être adaptés en conséquence ;

g) Enfin, les experts ont débattu de la question de savoir qui devait adopter la lettre de voiture : les États, comme c'est le cas dans la région du SMGS, ou bien les transporteurs et leurs associations respectives, comme dans la région de la CIM ? Aucune décision n'a été prise à ce sujet.

17. Pendant l'essai pilote, les experts ont constaté que les points suivants devraient encore être adaptés ou améliorés :

a) Les trois versions linguistiques du texte doivent être améliorées. La version russe doit notamment être revue attentivement afin de s'assurer que les trois versions soient identiques. Le Groupe a décidé ce qui suit :

i) Monsieur J. Beckitt examinera la version anglaise du projet de dispositions juridiques et proposera des changements si nécessaire, puis établira la version définitive du texte en coopération avec le Professeur Freise ;

ii) La version finale et « mise au clair » du texte anglais sera soumise à M. P. Guryanov (RZD) et à M^{me} I. Gries (OTIF) pour examen et modification des textes français et russe en conséquence ;

iii) Les trois versions du projet de dispositions du droit ferroviaire unifié devraient être finalisées avant la prochaine session du Groupe en novembre.

b) La lettre de voiture commune CIM/SMGS devrait être adaptée aux besoins et exigences du droit ferroviaire unifié. Comme indiqué au paragraphe 11 du présent rapport, le Groupe d'experts a prié le Groupe sur la lettre de voiture commune CIM/SMGS créé par le CIT et l'OSJD, qui se réunit les 12 et 13 juillet, de bien vouloir mener à bien cette tâche ;

c) Certains articles du projet de dispositions juridiques contiennent encore des questions qui n'ont pas été tranchées, notamment :

i) Article 21, par. 3, Indemnité pour perte. La quantité d'unités de compte par kilogramme de poids brut n'est pas encore approuvée et finalisée. Le Groupe a décidé que les crochets devaient être supprimés dans le texte et que le montant convenu des unités de compte par kilogramme de poids brut sera fixé à 17 ;

ii) Article 5, Contrat de transport, par. 2. Le terme « absence » introduit la confusion et n'est pas clair pour tous les experts. Ceux-ci ont discuté de la possibilité de convenir d'un contrat de transport sans lettre de voiture. Une telle décision pourrait cependant appeler des modifications dans d'autres articles et devrait donc être examinée et décidée à la prochaine session du Groupe. La proposition de texte suivante a été examinée (les modifications apparaissent en italiques) :

- La *perte, l'absence* ou l'irrégularité ~~ou la perte~~ de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis au présent régime juridique. *Les parties au contrat de transport pourraient décider que le transport s'effectue sans devoir établir une lettre de voiture.*
- À l'Article 29 (Réclamations), par 3 : lorsque le demandeur est l'expéditeur *et que le contrat de transport a été confirmé par une lettre de voiture ... [...] l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte ... Lorsque le demandeur est l'expéditeur et que le contrat de transport n'a pas été confirmé par une lettre de voiture, l'expéditeur doit alors (prouver l'absence de lettre de voiture et) fournir des preuves attestant des termes du contrat de transport.*

18. Le Groupe a suggéré que d'autres essais pilotes soient menés et a encouragé la République islamique d'Iran et la Turquie à procéder à l'essai pilote le long de leur corridor sur la base des résultats et des documents établis lors de la réunion de Berlin. Le Groupe a émis le souhait que les résultats des essais menés le long du corridor Turkménistan-République islamique d'Iran-Turquie puissent être présentés lors de la prochaine réunion.

VI. Éventuelles étapes futures des travaux pour uniformiser le droit ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour)

19. La Directrice de la Division, M^{me} E. Molnar, a fait savoir que le marché et les entreprises ferroviaires avaient besoin à l'heure actuelle d'une uniformisation du droit ferroviaire afin d'améliorer leur compétitivité et de faciliter le transport ferroviaire international. Elle a déclaré que les experts devraient faire tout ce qui était en leur mesure pour finaliser cet instrument juridique le plus tôt possible, puis organiser une conférence internationale au cours de laquelle les gouvernements signeront le nouvel instrument juridique.

20. D'après la Présidente, une fois finalisé, le régime de droit ferroviaire unifié devrait remplacer les deux régimes existants. Toutefois, d'autres experts étaient d'avis que le remplacement intégral des deux régimes existants par le régime de droit ferroviaire unifié ne pouvait être une solution envisageable qu'à long terme, mais qu'il fallait d'urgence appliquer directement le droit ferroviaire unifié comme interface entre les deux régimes existants pour faciliter le trafic ferroviaire international. Le Président a indiqué que la Fédération de Russie témoignait d'un grand intérêt pour le projet, dont la finalisation répond à une réelle nécessité. À cette fin, il estimait que le Groupe devait recenser tous les problèmes qui font obstacle à la finalisation et à la mise en œuvre du droit ferroviaire unifié.

21. Le Président a déclaré qu'à son avis les trois grandes options suivantes se dégageaient en ce qui concerne l'administration du régime juridique :

a) Créer une institution spécialisée des Nations Unies comme l'OACI ou l'OMI. Une telle entité devrait répondre à la question de savoir comment les différents besoins et exigences à l'intérieur de la région pourraient être pris en compte. Une conférence annuelle pourrait éventuellement être tenue pour réunir des représentants de toutes les régions afin d'examiner et de mettre au point la version définitive des amendements ;

b) Mettre en place un administrateur, sur le modèle de la structure de l'OACI, sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies ;

c) Mettre en place une structure autonome disposant d'antennes ou d'entités affiliées dans les différentes régions.

22. Le Groupe a demandé au secrétariat et au Président de préparer s'il était possible un document pour la prochaine session, dans lequel ces options et/ou d'autres propositions seraient analysées, aux fins d'examen par le Groupe.

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

23. Aucune proposition n'a été formulée au titre de ce point.

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

24. La prochaine session du Groupe d'experts doit se tenir au Palais des Nations, à Genève, du 1^{er} au 3 novembre 2017.

IX. Résumé des décisions (point 8 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.
