



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/1

12 January 2001

FRANÇAIS

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

**HARMONISATION DES DIFFÉRENTS SYSTÈMES JURIDIQUES  
DE TRANSPORT FERROVIAIRE**

**Note du secrétariat**

Lors de sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a complété son ordre du jour par l'ajout d'un nouveau point concernant l'harmonisation des dispositions des différents systèmes juridiques de transport ferroviaire.

A l'issue de l'examen de ce point, le SC.2 a prié l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et le Comité de l'organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) de rédiger avant la fin de l'année un rapport sur les progrès accomplis dans l'harmonisation des systèmes COTIF-CIM/CIV et SMGS/SMPS (TRANS/SC.2/194, par. 59).

Le secrétariat reproduit ci-dessous le rapport rédigé par le Secrétariat de l'OTIF en concertation avec l'OSJD tel que reçu. On trouvera également dans le présent document des premières mesures sur la base du Protocole de Vilnius concernant l'application de la nouvelle COTIF, même si celui-ci n'est pas encore entré en vigueur.

\* \* \*

## Harmonisation du droit international de transport ferroviaire

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission des Nations Unies pour l'Europe a décidé, lors de sa 52ème session (Genève, 5-7.10.1998) que les organisations compétentes dans le domaine du droit de transport international ferroviaire, à savoir l'OTIF et l'OSJD doivent lui soumettre, tous les deux ans, un rapport sur les résultats obtenus dans le cadre de la tentative de rapprochement des deux régimes juridiques CIM et SMGS. Lors de la 54ème session (Genève, 3-5.10.2000), les deux organisations ont été priées de fournir un rapport concernant l'harmonisation non seulement de la CIM et du SMGS, mais aussi de la CIV et du SMPS.
2. Dans son document G 01-00/501.97 du 1er mai 1997, approuvé par le Comité administratif de l'OTIF et transmis à la CEE/ONU (TRANS/SC.2/1997/5/Add.1), l'Office central a présenté en détail les efforts entrepris depuis des décennies visant à harmoniser la **CIM et le SMGS**. Il est expressément renvoyé à ce document.
3. La stratégie de l'OTIF présentée dans le document susmentionné a été poursuivie avec conséquence et, en ce qui concerne, son point principal (v. ch. 33.2 du document précité), concrétisé: avec l'adoption du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999), a été créé au-delà du droit de transport proprement dit un cadre légal pour le trafic international ferroviaire qui tient compte des nouvelles situations politiques, économiques et juridiques dans les Etats membres de l'OTIF et renforce la compétitivité des chemins de fer.
4. La Commission de révision et l'Assemblée générale de l'OTIF ont tenu compte, lors de la révision de la COTIF, de l'existence d'une convention parallèle de nature comparable, ainsi par exemple lors de la détermination du champ d'application et par le maintien du terme large "Présomption de dommage en cas de réexpédition" (v. art. 1, § 6 et art. 28, CIM dans la teneur du Protocole 1999, cf. art. 38, CIM 1980). Il n'y a pas eu de propositions allant au-delà, c'est-à-dire des propositions allant dans le sens d'un rapprochement/d'une harmonisation de la CIM et du SMGS.
5. Compte tenu du maintien de l'existence de deux systèmes du droit de transport ferroviaire, les nouvelles Règles uniformes (RU) CIM permettent des transports directs en direction ou en provenance d'Etats qui ne sont pas Etats membres de l'OTIF, lorsque les parties au contrat de transport en conviennent (v. art. 1, § 2 CIM dans la teneur du Protocole 1999). Il n'y a pas de collision avec le SMGS, étant donné que le champ d'application du SMGS se limite, selon son article premier, aux transports *directs* effectués par les chemins de fer des Etats membres du SMGS, c'est-à-dire qu'il n'inclut pas des transports ferroviaires de marchandises effectués également par des chemins de fer d'Etats non membres du SMGS. Cette nouvelle réglementation n'oblige pas les parties à appliquer les RU CIM. Elles peuvent continuer à conclure, comme cela est actuellement nécessaire en trafic Est/Ouest, plusieurs contrats de transport.

6. Théoriquement, une harmonisation de la **CIV et du SMPS** n'entrerait en ligne de compte que dans le domaine du transport des bagages, étant donné que le SMPS ne comporte pas de dispositions en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs. Lors de la révision des Règles uniformes CIV, il n'y a pas eu de propositions visant à un rapprochement des dispositions relatives au transport des bagages comprises dans la CIV et dans le SMPS. Les Etats membres ont plutôt considéré qu'il était approprié d'aligner les dispositions des RU CIV qui ont trait à une prestation de transport supplémentaire - contrairement au transport du voyageur même en tant que prestation principale - sur les dispositions correspondantes des RU CIM relatives au transport des marchandises; ils sont partis du point de vue qu'il s'agit, dans le cas du transport des bagages, d'un domaine économiquement moins important que celui du transport des marchandises. Lors de la détermination du champ d'application des RU CIV, l'on a créé, tout comme dans le cas du champ d'application des RU CIM, la possibilité d'émettre une réserve quant au champ d'application, et ce pour les Etats qui sont partie à "une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable" aux RU CIM (art. 1, § 6 CIV dans la teneur du Protocole 1999); il peut, en l'occurrence, s'agir du SMPS. L'on a ainsi également tenu compte dans le domaine du transport des voyageurs du fait qu'il existe actuellement deux systèmes différents du droit de transport des voyageurs.

7. Tant que les conditions-cadres politiques, économiques et juridiques dans les principaux Etats appliquant les deux régimes restent trop différentes, il n'est pas possible de s'attendre à un rapprochement entre CIM/SMGS et CIV/SMPS. Un but important lors de la révision de la COTIF était néanmoins de créer une base juridique permettant de surmonter, à long terme, l'éparpillement inutile des dispositions concernant le trafic international ferroviaire, dont également les dispositions du droit de transport, dans différentes conventions et différents accords internationaux. Une obligation correspondante des Etats membres de l'OTIF est définie comme suit à l'article 3, § 1 de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999 :

"Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation (OTIF) pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation."

8. Bien que la création d'un droit uniforme dans le domaine ferroviaire demeure ainsi, à long terme, un des principaux buts de l'OTIF, il lui incombe, jusqu'à nouvel ordre, de gérer cette situation de la meilleure manière possible. En effet, il convient d'être à tout moment au service des chemins de fer, c'est-à-dire au service de leur compétitivité et de leurs chances sur le marché.

9. Ce point de vue est également partagé par l'OSJD. Les deux organisations sont pleinement conscientes de leur responsabilité. Il leur incombe de rechercher ensemble un chemin. Des premiers pas ont été accomplis. Pour cette raison, le rapport à la CEE/ONU est adressé en concertation commune. Cela

devrait permettre d'informer les États participants au Groupe de travail des transports par chemin de fer, sans devoir à nouveau placer ce sujet à l'ordre du jour.