

9 Mars 2010
Français
Original : Anglais, Français et
russe

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts sur les régimes juridiques ferroviaires unique

Première session

Genève, vendredi 26 Mars 2010

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Problèmes à traiter

« Appel de Berne » des entreprises de transport ferroviaire

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) organise chaque année des « Journées bernoises » sur divers thèmes liés au droit ferroviaire international. La concurrence entre les différents régimes juridiques a été l'un des principaux sujets abordés tant lors de l'édition 2009 que lors du congrès qui s'est tenu aujourd'hui.

La bonne centaine de participants, issus essentiellement du cercle des entreprises ferroviaires, constatent qu'un trafic ferroviaire direct, sans interruption aux frontières, exige aussi un droit uniforme et ininterrompu. Or cette condition n'est pas remplie puisque non seulement le droit national, mais jusqu'à trois régimes juridiques internationaux présentant de nombreuses incompatibilités s'appliquent aux transports ferroviaires internationaux :

- le droit communautaire constitué par les directives et les règlements de l'UE (applicable dans 25 Etats membres ayant un réseau ferroviaire),
- le droit international des transports ferroviaires émanant de l'OTIF (composée de 44 Etats membres),
- les Conventions SMPS et SMGS, applicables à large échelle dans les transports eurasiatiques.

Le principal concurrent du transport ferroviaire, à savoir le transport routier, dispose quant à lui d'un régime uniforme qui s'applique jusqu'aux confins de l'Asie : la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Des clauses divergentes, voire concurrentes, dans les différents régimes juridiques applicables aux transports ferroviaires internationaux sont sources d'insécurité juridique, ralentissent et alourdissent le franchissement des frontières et compliquent l'indemnisation des dommages, comme le montre la non-application de l'Appendice CUI de la COTIF dans la plupart des Etats membres de l'UE.

Les clients des entreprises ferroviaires – voyageurs et expéditeurs de marchandises – sont de plus en plus nombreux à réclamer des offres de bout en bout, fondées sur un contrat unique et sur des conditions uniformes du début à la fin du transport.

Vu cette exigence de leur clientèle et leurs propres attentes, les entreprises de transport ferroviaire lancent le présent

Appel

aux législateurs compétents, en Europe et au-delà :

1. Pour offrir des prestations de transport uniformisées, les entreprises ferroviaires doivent pouvoir s'appuyer

sur un droit des transports uniforme et sur des notions juridiques uniformes.

2. Les régimes juridiques qui se superposent ne doivent pas se concurrencer ni se bloquer mutuellement ; ils doivent au contraire être coordonnés afin de devenir complémentaires et de ne pas se contredire.

3. Les entreprises de transport ferroviaire ont besoin de normes juridiques simples, compréhensibles et faciles à appliquer – par elles-mêmes et par leurs clients –, même lorsque plusieurs régimes juridiques se complètent.

4. Dans l'intérêt d'une plus grande sécurité juridique, les règles édictées doivent avoir une certaine durée de vie.

5. Lors de la préparation de la législation communautaire, la Commission Européenne devrait veiller à une transparence maximale.

Considérant ces objectifs, les entreprises de transport ferroviaire appellent leurs législateurs respectifs, à savoir:

- l'Union européenne (Commission, Parlement européen, Conseil),
- l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF),
- la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU),
- l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD),

à coordonner et harmoniser leurs travaux législatifs dans les domaines où leurs régimes juridiques se superposent, lorsqu'ils créent de nouvelles normes de droit.

2010-02-05
