



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-treizième session**Genève, 1<sup>er</sup>-3 mars 2011

Point 10 e) de l'ordre du jour provisoire

**Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité:****Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie; rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer****Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie****Rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer****I. Mandat et contexte**

1. En 2005, conformément à un plan d'action qui avait été adopté par le Conseil des ministres de la CEMT (devenue le Forum international des transports), le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a estimé que trois points stratégiques devaient constituer les grands axes de l'action internationale visant à remédier aux principaux défauts des transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie (TRANS/WP.24/109, par. 13 à 20), à savoir:

- a) L'établissement d'un régime de transit douanier ferroviaire paneuropéen commun;
- b) L'harmonisation des contrôles aux frontières pour les transports ferroviaires;
- c) La négociation d'un régime juridique ferroviaire unique.

2. En ce qui concerne le premier point stratégique, des progrès ont été accomplis avec l'adoption, le 9 février 2006, de la nouvelle Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS. Des résultats positifs ont également été enregistrés pour le deuxième point avec l'approbation par la CEE début 2010 d'une nouvelle annexe sur les transports ferroviaires à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des

marchandises aux frontières (1982). En revanche, il reste à examiner le troisième point, à savoir la négociation d'un régime juridique ferroviaire unique qui permettrait le transport direct par chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique dans le cadre d'un même régime.

3. La lettre de voiture commune CIM/SMGS, élaborée dans le cadre d'un projet commun du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) visant à effacer les différences d'ordre pratique entre les conventions CIM et SMGS, a constitué une première étape très utile. Toutefois, les arrangements contractuels ne se substituent pas aux dispositions ni aux prescriptions juridiques obligatoires en vertu desdites conventions et des législations nationales. Dans l'«Appel de Berne», lancé en 2009, le CIT soulignait que les entreprises ferroviaires devaient pouvoir s'appuyer sur un droit des transports uniforme et sur des notions juridiques uniformes. Les régimes juridiques ferroviaires existants qui se chevauchaient ne devaient pas entrer en concurrence ni se bloquer mutuellement, mais être coordonnés afin de se compléter plutôt que de se contredire et de créer les conditions d'une concurrence équitable avec d'autres modes de transport, en particulier la route (CMR).

4. À sa soixante-troisième session, en novembre 2009, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a apporté son plein appui à toutes les initiatives visant à unifier la législation ferroviaire dans la région paneuropéenne et a décidé de créer un groupe informel d'experts chargé d'établir une note de synthèse sur cette question pour examen à sa soixante-quatrième session en 2010. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de la CEE d'envoyer aux représentants des États membres de la Commission, à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), à l'OSJD, à la Communauté européenne et aux organisations ferroviaires internationales une lettre les invitant à participer à cette tâche (ECE/TRANS/SC.2/212, par. 13).

5. Après la première réunion du groupe d'experts, tenue le 26 mars 2010 à Genève et à l'issue de laquelle un programme de travail avait été adopté, le Bureau du Comité des transports intérieurs a pris note à sa session du 7 juin 2010 du premier rapport sur l'état d'avancement des activités du groupe. Le Bureau a souligné que le groupe d'experts avait pour mandat d'établir une note de synthèse sur les moyens d'uniformiser la législation ferroviaire dans la région paneuropéenne, axée particulièrement sur les liaisons de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Estimant qu'il convenait d'adopter une approche très prudente chaque fois que le droit de l'Union européenne était visé, le Bureau a encouragé le secrétariat de la CEE à poursuivre ses consultations avec la Commission européenne afin de clarifier la situation (TRANS/BUR.2010/5, par. 23 et 24).

6. Le groupe d'experts a tenu sa deuxième réunion le 8 juillet 2010 à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie). Il a décidé de ne pas poursuivre l'examen des questions d'interopérabilité organisationnelle et opérationnelle du transport ferroviaire international dans la mesure où celles-ci étaient abordées au niveau de l'Union européenne et n'étaient applicables qu'à ce niveau, et qu'elles pouvaient être étudiées par d'autres organismes compétents.

7. À sa troisième réunion (tenue à Genève le 16 septembre 2010), le groupe d'experts a examiné le rapport de sa deuxième réunion ainsi que la première ébauche d'une note de synthèse établie par le secrétariat de la CEE à partir de considérations antérieures et des avis exprimés. Parvenu à un accord de principe sur la stratégie et l'approche proposées dans le projet de note de synthèse en vue d'une uniformisation de la législation ferroviaire, le groupe d'experts a néanmoins demandé au secrétariat de distribuer la note ainsi examinée (en anglais et en russe) aux experts faisant partie du groupe afin de recueillir de nouvelles observations, le cas échéant. Une fois achevée, la note de synthèse serait ensuite soumise au Groupe de travail des transports par chemin de fer pour examen et adoption (Vienne, 18 et 19 novembre 2010).

8. On trouvera l'ensemble des documents, rapports et exposés présentés lors des réunions du groupe d'experts à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_igeurl2.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_igeurl2.html).

## **II. Arguments en faveur de l'unification de la législation ferroviaire**

9. La mise en œuvre d'un système de transports approprié est une condition préalable au développement économique de tout pays. En outre, les transports sont particulièrement importants pour le développement du commerce international. Afin de mettre en place les conditions favorables à des transports internationaux efficaces et fluides, des dispositions communes régissant ces transports ont été établies durant les cinquante dernières années et sont aujourd'hui applicables aux niveaux régional et mondial à tous les modes de transport à l'exception du transport ferroviaire.

10. Au cours des dernières décennies, le commerce international s'est très fortement développé, notamment entre l'Europe et l'Asie. Le transport maritime par conteneurs a également connu une forte croissance, dépassant 10 millions d'EVP par an. Cette tendance devrait se maintenir, tandis que les ports maritimes sur les deux continents sont déjà proches de la saturation. Il en va de même pour les transports dans l'arrière-pays des ports en Europe et en Asie.

11. Dans le même temps, des projets d'infrastructure majeurs le long des corridors de transport Europe-Asie ont déjà été achevés ou sont sur le point de l'être. C'est notamment le cas des nouvelles lignes ferroviaires et des nouveaux points de passage de frontière entre la Chine, le Kazakhstan et la Mongolie. On peut également citer le tunnel Marmaray sous le détroit du Bosphore en Turquie, ainsi que la liaison ferroviaire entre l'Iran (République islamique d') et le Pakistan, reliant le sous-continent indien à l'Europe.

12. Il ne suffit pas toutefois de construire des infrastructures appropriées pour exploiter le potentiel des transports ferroviaires de marchandises à longue distance sur l'axe du pont terrestre Europe-Asie et entre les pays adjacents. Il faut créer des conditions équitables entre les modes de transport qui sont en concurrence. Il faut également établir en matière de transport des dispositions juridiques transparentes et harmonisées qui soient applicables uniformément dans tous les pays situés le long des corridors de transport ferroviaire Europe-Asie et qui permettent d'éliminer les procédures compliquées de franchissement des frontières.

13. C'est alors seulement qu'en ce qui concerne le transport de marchandises soumis à des contraintes de temps, le train pourra offrir un créneau valable par rapport à l'avion (un jour) et au bateau (trente jours). Un grand nombre d'essais ont déjà été réalisés, qui indiquent que le train pourrait effectivement être une option envisageable pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, dans la mesure où il est deux fois plus rapide que le bateau et nettement moins cher que l'avion.

14. C'est dans ce contexte que les gouvernements des pays membres de la CEE élaborent actuellement une stratégie, ou plan d'action, visant à remédier aux insuffisances dont souffrent les transports ferroviaires du fait de l'absence d'une législation unifiée pour le transport international des marchandises. La mondialisation, la privatisation et la déréglementation offrent de nouvelles possibilités d'action. Les marchés ferroviaires s'étendent désormais aux flux de trafic transcontinentaux et mondiaux. Les gouvernements devraient relever le défi en agissant rapidement au plan international pour faire en sorte que les perspectives commerciales concernant le rail le long des corridors de transport Europe-Asie deviennent une réalité.

### **III. Enseignements tirés et pratiques de référence**

#### **A. Droit international des transports**

15. Des procédures et des mécanismes normalisés à l'échelle mondiale pour le transport aérien ont été établis dans le cadre de la Convention de Chicago et d'autres instruments (Conventions de Varsovie et de Montréal). Élaborées et administrées sous les auspices de l'ONU, ces conventions internationales offrent un cadre juridique et administratif transparent et cohérent sur lequel est fondé le développement du transport aérien et fixent des règles de procédure relatives à leur application à l'échelle nationale par les gouvernements et les compagnies aériennes.

16. Pareillement, dans le domaine du transport maritime, il existe depuis de nombreuses années déjà des dispositions à l'échelle mondiale dans le cadre des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg. Les efforts accomplis récemment pour harmoniser et actualiser ces dispositions au même niveau ont conduit à l'adoption en 2009 par l'Assemblée générale des Nations Unies des Règles de Rotterdam (ces dernières ne sont pas encore en vigueur).

17. En outre, la Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956 et la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN) de 2001 contribuent à l'efficacité et à la fluidité des transports internationaux par route et par voie navigable en normalisant les conditions régissant le contrat de transport international de marchandises et le niveau minimal de responsabilité du transporteur.

18. Ces instruments internationaux renferment des principes et des procédures bien établis en ce qui concerne les transports aérien, maritime, routier et par voie navigable à l'échelle mondiale ainsi qu'aux niveaux de la région paneuropéenne et des transports entre l'Europe et l'Asie. De telles dispositions n'existent cependant pas dans le domaine du transport ferroviaire.

19. S'agissant de la région de la CEE, une législation et des réglementations sous-régionales exhaustives existent au sein de l'Union européenne dans les domaines de la politique et de l'interopérabilité ferroviaires, qui sont applicables dans les 27 États membres de l'Union.

#### **B. Instruments juridiques internationaux non contraignants**

20. Outre les instruments de droit international des transports susmentionnés, il existe plusieurs instruments, tels que les résolutions ou les Règlements types de l'ONU, qui, sans être juridiquement contraignants, forment un ensemble de dispositions adoptées à l'échelon international et mises en œuvre et appliquées par l'intermédiaire des législations nationales ou d'accords régionaux ou internationaux.

21. Le Code européen des voies de navigation intérieure, qui constitue le cadre de la navigation intérieure en Europe et dont les dispositions sont conformes aux dispositions obligatoires applicables à la navigation au sein de l'Union européenne et sur le Rhin, la Moselle, le Danube et la Save, en est un exemple. De même, le Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses constitue un ensemble complet et homogène de dispositions valables à l'échelle mondiale pour tous les modes de transport (aérien, maritime, routier, ferroviaire et par voie navigable). Ces dispositions sont transposées sous la forme de règles juridiquement contraignantes par l'intermédiaire de conventions internationales par mode de transport, telles que l'ADR pour le transport

routier, le RID (annexe C de la COTIF) et la SMGS (annexe 2) pour le transport ferroviaire et l'ADN pour le transport par voie navigable.

22. Ces instruments non contraignants constituent une base commune convenue à l'échelon international pour l'harmonisation et la normalisation progressive des législations nationales ou régionales applicables aux transports, sans pour autant produire une nouvelle «couche» de droit international et sans créer d'interférences avec les dispositions obligatoires existantes à l'échelon national ou régional.

23. Ils pourraient ainsi servir d'exemples de la façon d'harmoniser le droit ferroviaire international sur la base et dans le cadre des deux régimes ferroviaires internationaux existants (COTIF/CIM et SMGS) et de l'acquis communautaire en ce qui concerne le transport ferroviaire au sein de l'Union européenne.

### **C. Droit international privé (contractuel)**

24. Il existe aussi des instruments de droit privé (contractuel) tels que la lettre de voiture commune CIM/SMGS, qui constitue la «synthèse» des lettres de voiture respectives de la CIM et de la SMGS et établit un lien contractuel entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Ces instruments ne modifient pas les dispositions juridiques sous-jacentes du droit public national ou international, telles que celles de la COTIF ou de la SMGS, et leur efficacité dépend de la bonne application et de l'interprétation uniforme de l'instrument juridique contraignant respectif.

## **IV. Perspectives d'unification de la législation ferroviaire pour les transports entre l'Europe et l'Asie**

25. Compte tenu de la complexité et de la disparité des instruments de droit ferroviaire existants aux échelons national, régional et international dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport ferroviaire Europe-Asie, qu'il s'agisse de la matière traitée, du droit ou des institutions visées, il semble nécessaire de s'acheminer vers une harmonisation ou une unification progressive de cette législation, dans le cadre d'une approche graduelle.

26. Une approche de ce type autorise des solutions sur mesure et à court terme répondant aux besoins du secteur. Dans le même temps, elle comporte des repères et des étapes qui permettent de faire le point sur l'expérience acquise avant de s'engager dans de nouvelles initiatives, sans perdre de vue l'objectif à long terme, à savoir le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique dans le cadre d'un régime unique.

27. Suite à un examen attentif des instruments juridiques susmentionnés applicables au transport ferroviaire international, et dans l'optique de remédier aux défauts juridiques propres à ce dernier et de créer les conditions d'une concurrence équitable avec d'autres modes de transport, l'approche ci-après, qui comporte trois étapes, est proposée en vue de l'unification de la législation ferroviaire internationale.

### **A. À court terme: mémorandum d'accord/résolution/déclaration sur les clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

28. La lettre de voiture commune CIM/SMGS, qui n'a pas donné lieu à modification du cadre juridique et institutionnel établi par la COTIF/CIM et la SMGS, a constitué une première étape vers l'unification de la législation ferroviaire dans la région paneuropéenne

et le long des corridors de transport ferroviaire Europe-Asie. Il est cependant admis que, bien que ce type d'arrangement contractuel de droit privé facilite le transport international de marchandises par voie ferrée dans la région, il est indispensable de prendre des mesures complémentaires pour que les principaux clients des services de transport ferroviaire de marchandises, les entreprises ferroviaires et les gouvernements intéressés sur les corridors de transport Europe-Asie puissent mener des négociations dans de bonnes conditions et conclure des contrats de transport ferroviaire sur lesdits corridors.

29. À titre de solution à court terme, on pourrait envisager de formuler, pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie, des clauses et conditions générales qui s'appliqueraient à l'ensemble des points non commerciaux des contrats entre les expéditeurs et les entreprises ferroviaires et qui s'inspireraient des dispositions pertinentes de la COTIF/CIM et de la SMGS, en s'y conformant. Il conviendrait de respecter le principe de cohérence et celui de la plus grande liberté contractuelle possible.

30. Ces clauses et conditions générales pourraient notamment s'appliquer aux points ci-après des contrats:

- a) Les dispositions relatives à la responsabilité (étendue, conditions, limites et conditions d'indemnisation);
- b) La documentation (sur papier, électronique ou les deux);
- c) Les rapports officiels;
- d) Le règlement des contentieux;
- e) Les limites aux actions en justice;
- f) L'indemnisation entre transporteurs.

D'autres points pourraient être envisagés, selon les besoins.

31. Des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire auraient pour effet d'accroître la transparence des activités de transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie et de renforcer le caractère certain de l'applicabilité de dispositions juridiques aux services ferroviaires sur les longues distances, notamment le caractère prévisible de la responsabilité des parties en vertu des contrats. Elles établiraient des recommandations convenues à l'échelon international pour les contrats de transport ferroviaire sur les corridors Europe-Asie, tout en offrant au secteur la liberté en matière de commerce. Des prescriptions relatives au traitement électronique des données et à l'utilisation de documents de transport électroniques, tels que la lettre de voiture électronique, devraient être prévues.

32. La formulation de clauses et conditions générales de ce type pour les contrats de transport ferroviaire devrait être entreprise avec l'appui et sous les auspices d'une organisation intergouvernementale telle que la CEE. Une coopération et une coordination intergouvernementales sont en effet nécessaires, puisque dans de nombreux États parties à la COTIF et à la SMGS, les chemins de fer sont des entreprises publiques ou contrôlées par l'État et que les dispositions contractuelles relèvent du droit public (administratif) et sont soumises à l'approbation du gouvernement. De plus, la CEE dispose avec les autres commissions régionales de l'ONU d'un mandat et d'un domaine de compétence géographique englobant tous les pays situés le long des corridors de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, y compris la Chine, l'Inde et le Pakistan.

33. Eu égard à la complexité des contrats de transport ferroviaire international, on ne peut se passer des compétences et des mandats juridiques de l'OTIF, de l'OSJD et du CIT, ainsi que d'autres organisations de transport et de transit ferroviaires intergouvernementales ou non gouvernementales. Il faudrait notamment tirer parti au maximum des mécanismes

efficaces déjà mis en place par le CIT et l'OSJD dans le cadre du projet sur l'interopérabilité CIM/SMGS dans le domaine des transports. Il faudrait également mettre à profit les compétences juridiques et l'expérience pratique de grandes entreprises de transport et de transit ferroviaires européennes et asiatiques et s'assurer de leur appui. Toutes les réunions d'experts devraient être ouvertes aux gouvernements, entreprises ferroviaires et autres parties intéressées.

34. Un mémorandum d'accord, une résolution, une déclaration (un M/R/D) ou un autre instrument analogue devrait être négocié et adopté sous les auspices de la CEE de manière à s'assurer de l'acceptation et de l'application uniforme des clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie. Ce type d'instrument n'aurait pas un caractère obligatoire, mais il mettrait en relief le fait que les gouvernements concernés sont disposés à appuyer politiquement l'acceptation de nouvelles clauses et conditions générales de ce type sur les grands corridors de transport ferroviaire Europe-Asie. Il constituerait ainsi un cadre politique pour un usage approprié et transparent des contrats de transport ferroviaire international sur une période déterminée. En outre, il pourrait fixer le champ d'application des clauses et conditions générales, en le limitant par exemple à certains corridors ferroviaires Europe-Asie uniquement (tels que les corridors cités dans l'étude interne CEE/CESAP sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie<sup>1</sup>), à certaines cargaisons ou à certains types de transports (tels que le transport par conteneurs).

35. Le M/R/D devrait être élaboré et négocié par un groupe d'experts, menant ses activités en anglais et en russe au moins, sous les auspices du SC.2. Ce groupe d'experts devrait être ouvert à tous les pays concernés, notamment les pays asiatiques tels que la Chine. Il devrait également examiner les travaux entrepris par l'OSJD et le CIT sur les clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (voir par. 33) et donner des orientations, le cas échéant.

36. Le M/R/D avec ses clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie devrait être adopté par le SC.2. Il pourrait ensuite être reconnu, signé et rendu officiel par les gouvernements et les entreprises ferroviaires concernés lors d'une occasion particulière, par exemple durant la session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE (CTI).

37. Durant la phase d'élaboration du M/R/D, le secrétariat de la CEE devrait s'assurer d'une collaboration étroite avec la Commission européenne, l'OTIF, l'OSJD et le CIT, ainsi qu'avec les autres commissions régionales de l'ONU concernées, notamment la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

38. Le SC.2, l'OTIF, l'OSJD, le CIT et les compagnies ferroviaires concernées devraient surveiller l'application du M/R/D et de ses clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie. Le SC.2 devrait en outre réexaminer périodiquement les dispositions de cet instrument à la lumière de l'expérience acquise dans la pratique et élaborer et adopter des amendements ou des observations y relatifs chaque fois que cela est nécessaire.

#### **Calendrier envisageable:**

Élaboration des clauses et conditions générales (OTIF, OSJD et CIT)	mars-octobre 2011
Élaboration du M/R/D (CEE)	juin-octobre 2011
Adoption du M/R/D et de ses clauses et conditions générales	novembre 2011
Signature du M/R/D et de ses clauses et conditions générales	mars 2012

<sup>1</sup> Voir [www.unece.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf).

## B. À moyen terme: règlement type pour les transports ferroviaires internationaux

39. Le M/R/D et ses clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie ayant été adoptés, on pourrait envisager d'élaborer un règlement type mondial et des mécanismes d'application, semblables à ceux établis pour la navigation intérieure en Europe ou le transport international des marchandises dangereuses, puis entreprendre cette élaboration.

40. Ce règlement type, qui n'aurait pas un caractère obligatoire, pourrait être élaboré et mis à jour par des experts juridiques et techniques des gouvernements, des organisations intergouvernementales et non gouvernementales et des entreprises concernées. Il pourrait être mis en application rapidement au moyen des législations et conventions sur les transports ferroviaires qui existent à l'échelon national, régional et international.

41. Il ne serait pas nécessaire d'établir de nouvelles institutions internationales à cet effet. Il faudrait toutefois concevoir des mécanismes et procédures qui permettent de mettre en œuvre une coordination et une coopération efficaces entre les institutions internationales dans le domaine du transport ferroviaire et des processus consultatifs et directifs favorisant une transposition et une application adaptées du règlement type et sa compatibilité avec les politiques et les prescriptions d'exploitation nationales et sous-régionales en matière de transport ferroviaire.

42. Le règlement type pour les transports ferroviaires internationaux pourrait comporter un ensemble de dispositions sur deux niveaux:

a) Niveau 1: dispositions fondamentales, généralement applicables aux activités de transport ferroviaire international, y compris celles prévues par la COTIF/CIM et la SMGS et dans les clauses et conditions générales susmentionnées pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie;

b) Niveau 2: dispositions régionales, applicables à certaines liaisons ferroviaires internationales ou à certaines régions et zones géographiques.

43. Le règlement type n'aurait pas un caractère obligatoire, mais il traduirait un consensus international/mondial quant à la nécessité d'incorporer ce type d'instrument progressivement dans les conventions ferroviaires existantes, à savoir la COTIF et la SMGS. Il ne serait pas recommandé aux États contractants de transposer toutes les dispositions du règlement dans la COTIF et la SMGS, mais uniquement les dispositions essentielles. Ainsi, au fil du temps, ces deux textes seraient davantage harmonisés. Il ne serait pas nécessaire de transposer les dispositions régionales dans les deux conventions. On pourrait le faire dans une seule, à savoir la COTIF ou la SMGS, auquel cas les dispositions seraient applicables uniquement au niveau sous-régional, selon les besoins et conformément aux politiques nationales ou régionales en matière de transport ferroviaire et aux conditions juridiques, administratives et techniques respectives. Toutefois, par souci d'efficacité et de transparence dans les activités de transport ferroviaire international et interrégional, les différences de cette nature devraient être signalées et examinées régulièrement. Ce type d'information faciliterait en outre les travaux complémentaires d'harmonisation de la législation ferroviaire internationale, car il mettrait en évidence les domaines dans lesquels des mesures doivent être prises et les mesures à prendre.

### Calendrier envisageable:

Élaboration du règlement type et des mécanismes	juin 2012 à octobre 2013
Adoption du règlement type et des mécanismes	mars 2014
Procédures d'établissement de rapports et d'examen	à compter de 2015



## C. À long terme: convention relative aux transports ferroviaires internationaux

44. Après avoir analysé en détail l'application des instruments et procédures susmentionnés et l'expérience acquise dans ce domaine, on pourrait envisager de négocier un texte de droit ferroviaire international unique en vue d'élaborer une convention relative aux transports ferroviaires internationaux semblable à celles qui existent pour le transport aérien, maritime, routier et par voie navigable aux échelons mondial et paneuropéen.

45. Une négociation de ce type nécessite des ressources considérables et ne devrait être entreprise que si l'on a clairement établi les coûts et les avantages d'une telle démarche et si l'on s'est assuré de l'appui politique requis. Lors de l'élaboration d'un tel instrument, il faut tenir compte de la situation des transports ferroviaires internationaux sur les plans réglementaire et institutionnel, ainsi que des divers rôles et intérêts des organismes publics et privés responsables des infrastructures ferroviaires et de leur exploitation dans les différents pays membres de la CEE.

### **Calendrier envisageable:**

Négociation d'une convention relative aux transports ferroviaires internationaux: à compter de 2015

## V. Conclusions et suivi

46. Le groupe d'experts tient à ce que l'on note qu'il a apprécié la participation constructive et fructueuse de l'ensemble des experts des gouvernements représentés à la CEE, de la Commission européenne et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi que des compagnies ferroviaires et des instituts de recherche.

47. Conformément à son mandat, le groupe d'experts a soumis le présent rapport de situation au Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE.

48. À sa soixante-quatrième session, tenue les 18 et 19 novembre 2010 à Vienne (ECE/TRANS/SC.2/214), le Groupe de travail des transports par chemin de fer a adopté le présent document pour transmission au Comité des transports intérieurs de la CEE, étant entendu que l'initiative à court terme présentée au point A, relatif aux clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (voir par. 28 à 38), devait être mise en œuvre. Les initiatives dont il est question aux points B et C (voir par. 39 à 45) seront examinées par le Groupe de travail ultérieurement, à la lumière des progrès accomplis, avant la mise à exécution des tâches correspondantes. Le Comité des transports intérieurs devrait prendre une décision concernant l'exécution desdites tâches une fois que la tâche correspondant au point A aura été achevée.

49. Il a été demandé au secrétariat d'établir un mandat approprié pour le groupe d'experts de la CEE devant être créé conformément aux dispositions et au calendrier présentés au point A ci-dessus (voir par. 28 à 38).

50. On trouvera ci-joint le mandat du groupe d'experts tel qu'il a été établi par le secrétariat.

## Annexe

### Mandat

#### **Pour un groupe d'experts de la CEE, relatif à une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie**

##### **I. Tâches à accomplir et résultats escomptés**

Le groupe d'experts établira un mémorandum d'accord ou un instrument similaire qui définira le cadre politique dans lequel les Parties accepteront les «clauses et conditions générales relatives aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie» et les appliqueront de façon appropriée et transparente, conformément à ce qui est prévu dans le rapport de situation adopté par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE (ECE/TRANS/2011/3, par. 28 à 38).

##### **II. Méthodes de travail**

Le groupe d'experts sera créé et mènera ses activités conformément aux Directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes, approuvées par le Comité exécutif de la Commission le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1). À sa première réunion, le groupe d'experts adoptera un plan de travail définissant clairement ses objectifs et les tâches à accomplir et établissant un calendrier d'exécution.

Il est prévu que le groupe d'experts se réunisse deux fois en 2011 au Palais des Nations à Genève avant d'achever ses activités par la communication au Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-cinquième session (Genève, 3 et 4 novembre 2011) d'un rapport contenant un projet de mémorandum d'accord ou d'instrument similaire relatif à des clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie. Ce rapport contiendra également des propositions relatives à des procédures de surveillance et à des activités de suivi.

La traduction des documents et l'interprétation simultanée des débats en anglais, français et russe et, selon les besoins et les disponibilités, en chinois, seront prises en charge par la CEE pour les deux sessions tenues au Palais des Nations.

La participation aux travaux du groupe d'experts est ouverte à tous les représentants des États Membres de l'ONU concernés et aux experts de la Direction générale Mobilité et transports (DG Move) de la Commission européenne. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales concernées, notamment l'OTIF, l'OSJD et le CIT, ainsi que les compagnies ferroviaires et les entreprises de transport et de transit intéressées sont invitées à participer et à donner des avis spécialisés conformément aux règles et pratiques de l'ONU en la matière.

Le groupe d'experts devrait examiner et éventuellement orienter les travaux entrepris par l'OSJD et le CIT dans le cadre du projet sur l'interopérabilité CIM/SMGS dans le domaine des transports, qui serviront à formuler les «clauses et conditions générales pour les contrats de transport ferroviaire Europe-Asie» sous-jacentes.

### **III. Secrétariat**

La CEE fournira des services de secrétariat au groupe d'experts et veillera à une coopération étroite avec toutes les parties prenantes, notamment la Commission européenne, l'OTIF, l'OSJD, le CIT et les commissions régionales de l'ONU concernées, en particulier la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

---