



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**

Cinquième session

Genève, 2 et 3 décembre 2013

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Unification du droit ferroviaire international
en vue d'instaurer un seul régime juridique pour
le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises**

Analyse et proposition sur le cadre général d'un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire des marchandises

Communication de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

1. Conformément a) à la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités connexes menées à cette fin, et notamment les alinéas a) et c) du paragraphe 2 (ECE/TRANS/2013/2), signée à Genève par 37 pays membres de la CEEONU, lors de la session ministérielle de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieur, et b) au mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2013/9), adopté par le Comité des transports intérieurs à la même session (ECE/TRANS/236, par. 14 et 29), il convient, d'une part, d'établir un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui pourraient faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit et, d'autre part, d'uniformiser le droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique.

2. Afin de faciliter les travaux se rapportant à l'uniformisation du droit de transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) soumet au Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire son analyse sur le cadre général à mettre en place pour l'élaboration d'un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises.

I. Un régime juridique unique

3. L'OTIF a procédé à une analyse approfondie du cadre général à mettre en place en vue d'instaurer un régime juridique uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises de l'Atlantique au Pacifique. Celui-ci pourrait prendre l'une des trois formes suivantes :

- un droit surplombant les deux régimes juridiques existants, que sont la COTIF/CIM et le SMGS ;
- un droit autonome venant se substituer à ces deux régimes juridiques ;
- un droit d'interface visant à rendre homogène des dispositions éprouvées de la COTIF/CIM et du SMGS.

4. L'idée de créer un **droit surplombant** les deux régimes juridiques COTIF/CIM et SMGS pourrait certes paraître très séduisante. De l'avis de l'OTIF, elle irait cependant à contresens de l'objectif visé, en ce qu'elle reviendrait en fait à créer un régime juridique supplémentaire, en quelque sorte un troisième droit, avec tous les risques de collision que cela impliquerait sur les deux régimes juridiques existants.

5. Une deuxième approche pourrait consister à créer un **droit autonome** pour le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises. Toutefois, selon l'OTIF, cette approche contraindrait les États non seulement à se lancer dans un cycle de négociations très longues, au succès incertain, mais aussi à dénoncer les deux régimes juridiques qui ont fait leurs preuves, la COTIF/CIM et le SMGS.

6. Si cette approche était retenue, les États parties des Règles uniformes CIM devraient dans un premier temps déclarer qu'ils n'appliquent pas cet Appendice à la COTIF dans son intégralité.

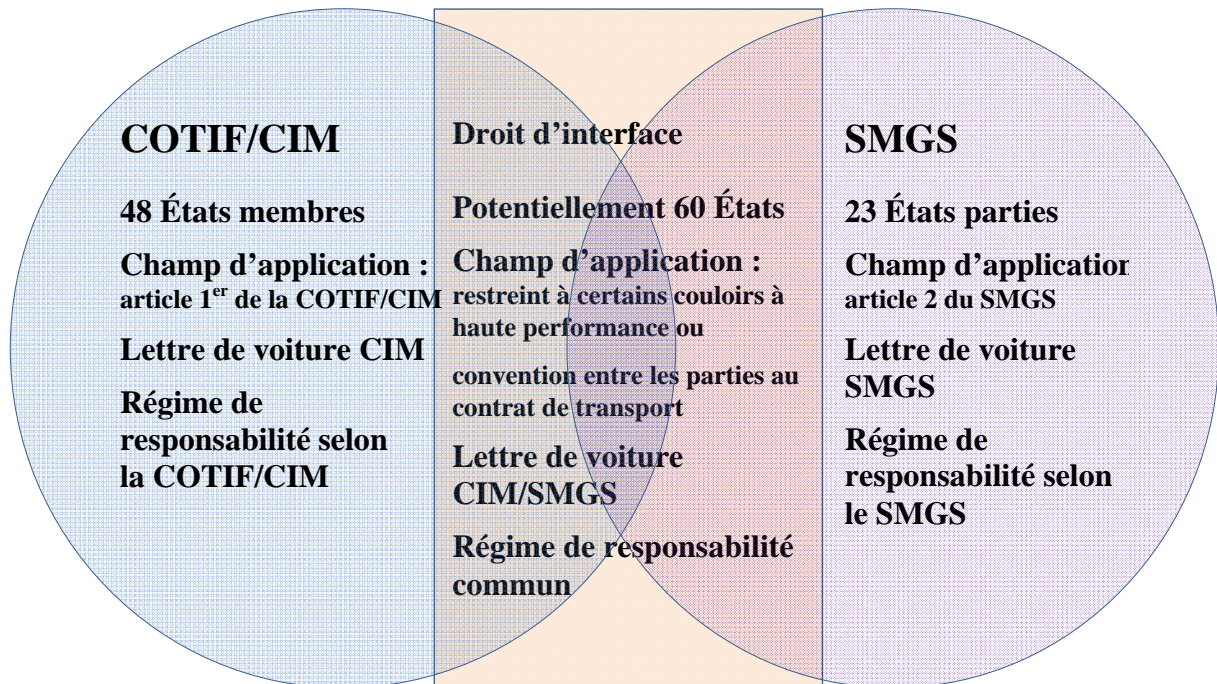
7. La COTIF devrait dans un deuxième temps être modifiée pour permettre la dénonciation des Règles uniformes CIM, ce qui est un processus long, nécessitant la ratification par les États.

8. La troisième solution, qui est celle que préconise l'OTIF, reviendrait à mettre en place un système juridique rapidement opérationnel, en réalisant un **droit d'interface** entre les deux régimes juridiques qui coexistent actuellement, la COTIF/CIM et le SMGS.

9. En effet, grâce aux efforts constants de l'OSJD, du CIT et de l'OTIF, de nombreux progrès ont été réalisés dans le rapprochement des dispositions juridiques de la COTIF/CIM et du SMGS, comme le rapprochement des dispositions relatives à la présomption de dommage en cas de réexpédition, et de l'harmonisation juridique du transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, avec la création notamment de la lettre de voiture CIM/SMGS, du modèle de formulaire de liste de wagons et de conteneurs et du modèle uniforme de procès-verbal de constatation CIM/SMGS.

10. Le droit d'interface pourrait s'appliquer soit à certains couloirs à haute performance, soit tout simplement si les parties au contrat de transport en décident ainsi, et ceci dès lors que les transports des marchandises traverseraient la sphère d'application de la COTIF/CIM et du SMGS.

11. En d'autres termes, la validité de la COTIF/CIM, pour les transports strictement régis par la COTIF/CIM, et du SMGS, pour les transports strictement régis par le SMGS ne serait pas remise en cause. Il en irait de même lorsque pour les transports à la fois CIM et SMGS, les parties prévoiraient une réexpédition à la frontière des deux régimes juridiques.



12. L'OTIF est convaincue que seul un droit d'interface pourrait être mis en place rapidement dans la sphère d'application de la COTIF/CIM et du SMGS, qui va de l'Atlantique au Pacifique.

II. Mode de gestion du droit d'interface

13. Dans son analyse approfondie du cadre général à mettre en place en vue d'instaurer un régime juridique uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises de l'Atlantique au Pacifique, l'OTIF s'est également interrogée sur la définition du nouveau droit d'interface, sur son adoption et sur son mode de fonctionnement.

14. Le nouveau droit d'interface entre l'OTIF et l'OSJD pourrait certes prendre la forme d'une nouvelle Convention.

15. Ceci supposera la mise en place d'une toute nouvelle structure et posera indéniablement la question de son financement.

16. C'est la raison pour laquelle, l'OTIF penche plutôt en faveur de deux scénarios :

- la création en miroir de deux Appendice ou Annexe spécifiques à la COTIF et au SMGS dont il faudrait trouver le moyen de coordonner l'adoption dans les deux Organisations ;
- la constitution d'un organe commun aux deux Organisations chargé d'élaborer, d'adopter et de réviser le régime juridique uniforme.

17. De façon à pouvoir mieux se représenter ce que pourraient être les règles de droit uniformes évoquées dans le présent document, une annexe présente un projet qui a pour objectif de servir de base aux premières discussions sur ce sujet.

Annexe

Proposition d'un cadre général pour l'élaboration d'un droit eurasiatique pour le transport ferroviaire des marchandises

I. Remarques générales

Le projet se propose d'établir un régime juridique pour le transport ferroviaire transcontinental des marchandises (ci-après régime juridique) devant s'appliquer à certains couloirs à haute performance ou, si les parties au contrat de transport en décident ainsi, au transport ferroviaire transcontinental des marchandises, afin de pallier la coexistence de deux systèmes juridiques internationaux différents (COTIF/CIM et SMGS).

Cette proposition reprend les principaux éléments d'une étude commanditée par l'OTIF en 2011. Conscient de la nécessité d'avancer de manière concrète sur ce sujet, le projet s'inspire non seulement de la COTIF/CIM et du SMGS, mais aussi de la CMR qui fut développée il y a 55 ans sur la base de la CIM alors en vigueur et qui aujourd'hui s'applique et est reconnue aussi bien en Europe qu'en Asie.

Le document présenté aujourd'hui a pour objectif de servir de base aux premières discussions. Il se limite donc à un canevas détaillé, seuls les articles relatifs au champ d'application et aux prescriptions de droit public et dérogations étant fournis. L'OTIF est cependant en mesure de fournir pour chaque article des propositions de rédaction, prenant en compte les CIM et le SMGS ainsi que des solutions tirées de conventions internationales pour les autres modes de transport, notamment la Convention de Montréal sur le transport aérien international.

L'OTIF est persuadée que la large propagation de règles de droit uniformes pour le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises n'est possible que grâce à la reprise de prescriptions éprouvées telles que le SMGS et la COTIF/CIM.

II. Plan détaillé du texte

Titre premier Généralités

Article premier Champ d'application

Pour la définition du champ d'application du régime juridique, deux possibilités sont prévues :

- une **application contraignante** pour le transport transcontinental des marchandises sur certains **couloirs à haute performance** ;
- une **application convenue** par les parties au contrat de transport pour le transport transcontinental des marchandises lorsque les parties ont jugé pertinent que le régime juridique soit appliqué, selon la nature de la marchandise et l'itinéraire.

Si les parties contractantes concluent un accord à cet effet, le régime juridique s'applique «de plein droit» et non comme des conditions générales.

L'article premier, § 2 du projet établit que le régime juridique ne permet d'éviter l'application du droit national que si le transport direct de marchandises doit franchir la

frontière CIM-SMGS et que les CIM ou le SMGS ne peuvent lui être appliqués en continu. La validité des CIM, pour les transports strictement régis par les CIM, et du SMGS, pour les transports strictement régis par le SMGS, ne doit pas être remise en cause. Cela vaut également lorsque pour les transports à la fois CIM et SMGS, les parties prévoient une réexpédition à la frontière des deux systèmes juridiques.

Si les deux parties à un contrat de transport concluent un contrat selon les termes de l'article premier, § 2 des CIM, les CIM s'appliquent alors en continu pour ledit transport. Un contrat en vertu de l'article premier, § 1 du présent projet est alors exclu.

Proposition de texte

§ 1

Le présent régime juridique s'applique à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises (*en wagons complets*) à titre onéreux entre des États parties au présent régime juridique, lorsque les couloirs nommés en annexe 1 au présent régime juridique sont empruntés / les parties au contrat de transport conviennent de l'application du présent régime juridique.

(Le présent régime juridique s'applique également si des transports complémentaires par la route en trafic intérieur d'un État partie sont inclus dans le contrat en sus du transport transfrontalier ferroviaire de la marchandise.)

§ 2

Le présent régime juridique ne peut s'appliquer aux transports / être convenu pour les transports auxquels s'appliquent les RU CIM et/ou le SMGS.

Article 2 Prescriptions de droit public et dérogations

Le § 1 est essentiellement une clarification, sa teneur s'applique également sans mention expresse.

Le § 2 vise à ce que le régime juridique soit plus aisément «toléré» par les États non signataires traversés en transit (p. ex. : prise en considération par les tribunaux du pays de transit lorsqu'une procédure y est en instance).

Lorsque les parties à un contrat de transport conviennent de l'application du régime juridique, le § 3 dispose qu'il s'applique alors obligatoirement. Comme les conventions plus récentes (cf. art. 25 à 27 de la Convention de Montréal), le présent projet prévoit que le transporteur peut élargir sa responsabilité et ses obligations au profit du client. Une disposition correspondante est également prévue à l'article 5, 3^e phrase des CIM, tandis que l'article 2, § 1 du SMGS suppose une force obligatoire illimitée du SMGS.

Proposition de texte

§ 1

Les transports auxquels s'applique le présent régime juridique restent soumis aux prescriptions de droit public qui leur sont applicables, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier.

§ 2

Pour les transports effectués entre deux États parties, transitant par un État non partie, les États concernés peuvent conclure et publier des accords qui dérogent au présent régime juridique.

§ 3

Sauf dispositions contraires dans le présent régime juridique, les parties ne peuvent valablement convenir de dérogations au présent régime juridique. Un transporteur peut assumer une responsabilité (*selon la cause et la portée*) et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par le présent régime juridique.

§ 4

À défaut de stipulation dans le présent régime juridique, le droit de l'État dans lequel l'ayant droit fait valoir ses droits est applicable (droit national).

Article 3 Définition

Cet article devrait reprendre en les adaptant les définitions présentes à l'article 3 des CIM et en les rendant compatibles avec d'éventuelles futures définitions correspondantes du SMGS.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 4 Lettre de voiture

Afin de tenir compte des besoins du secteur ferroviaire, il est précisé que tout envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture (cf. art. 6, § 6 des CIM et art. 7, § 1, al. 3 du SMGS).

La «lettre de voiture uniforme CIM/SMGS» inspirera la création de la lettre de voiture uniforme pour le régime juridique.

La lettre de voiture électronique, devra également être prévue en s'inspirant notamment du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique du 20 février 2008.

Article 5 Teneur de la lettre de voiture

L'article sera structuré selon la différenciation usuelle :

- des éléments toujours obligatoires dans la lettre de voiture (§ 1) ;
- des éléments parfois obligatoires (§ 2) ;
- des éléments facultatifs (§ 3).

Article 6 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

Cet article correspond aux articles 7 et 22 de la CMR, à l'article 10 de la Convention de Montréal, aux articles 8 et 9 des CIM ainsi qu'à l'article 12, § 1 du SMGS.

- Article 7 Paiement des frais**
- Comme suite au concept du régime juridique s'appuyant sur un contrat de droit privé, les obligations de service public du transporteur sont d'emblée écartées, en particulier l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire.
- Article 8 Vérification**
- Cet article reprend pour l'essentiel l'article 11 des CIM et tient compte de l'article 12, § 2 du SMGS.
- Article 9 Force probante de la lettre de voiture**
- Cet article s'inspire de l'article 12 des CIM et de l'article 9 de la CMR.
- Article 10 Emballage, chargement**
- Cet article reprend l'article 10 de la CMR de manière condensée, comme il avait été repris dans l'article 14 des CIM (voir aussi l'art. 9, § 1, 2^e phrase du SMGS). L'article régleme la responsabilité de l'expéditeur pour les chargements défectueux (cf. art. 13, § 2 des CIM et art. 9, § 4, al. 4 du SMGS).
- Article 11 Accomplissement des formalités administratives**
- Cet article correspond à une reformulation de l'article 11 de la CMR et de l'article 15, § 1 à 3 des CIM (voir également l'art. 11, § 1, al. 1 et § 2, al. 1 et 2 ainsi que l'art. 23, § 1, al. 2 et § 2 du SMGS).SOIT
- Article 12 Délais de livraison**
- Sur le modèle de l'article 19 de la CMR, que suit également l'article 16 des CIM, le délai de livraison est défini en premier lieu par accord des parties. Sur le modèle de l'article 16, § 3 des CIM et de l'article 14, § 3 à 5 du SMGS, la possibilité de délais supplémentaires est prévue mais fortement limitée.
- Article 13 Livraison, droit de gage**
- Cet article s'inspire de l'article 13 de la CMR, de l'article 17 des CIM et des articles 17, § 1, et 19 du SMGS.
- Article 14 Droit de disposer de la marchandise**
- L'article reprend de manière condensée l'article 12, § 1 à 4 de la CMR, l'article 18 des CIM et l'article 20, § 1 à 3 et 7 du SMGS.
- Article 15 Exercice du droit de disposition**
- L'article reprend de manière condensée l'article 12, § 5 à 7 de la CMR et l'article 19 des CIM (voir également l'art. 20, § 4, 5, 10 et 11 du SMGS).
- Article 16 Empêchements au transport et à la livraison**
- Cet article s'inspire des articles 14 et 15 de la CMR, des articles 20 et 21 des CIM et de l'article 21 du SMGS. Comme dans le SMGS, les empêchements au transport et à la livraison sont réunis dans un seul article.

Article 17 Conséquences des empêchements

La disposition s'inspire de l'article 16 de la CMR, de l'article 22 des CIM et de l'article 21, § 3, 5 et 7 du SMGS.

Article 18 Fondement de la responsabilité

Compte tenu du principe du contrat de transport consensuel et au vu des transports (planifiés) concernés, il est supposé que *plusieurs* transporteurs peuvent être «transporteurs contractuels». Les formes du «transporteur subséquent» et du «transporteur substitué» pourraient donc être redéfinies dans ce cadre.

Article 19 Exonération de la responsabilité

L'article 18 ne dispose qu'au sujet du *fondement de la responsabilité*, mais pour différentes catégories de transporteurs. L'article 19 est un article indépendant comportant des *exonérations de la responsabilité*, sur le modèle de l'article 17, § 2 de la CMR, de l'article 23, § 2 des CIM et de l'article 23, § 3, chiffres 1 et 3 du SMGS.

**Titre III
Responsabilité du transporteur****Article 20 Présomption de perte de la marchandise**

Cet article reprendrait l'article 20 de la CMR et l'article 29 des CIM. À la différence de ces articles, l'article 17, § 6 du SMGS suppose que le destinataire doit encore réceptionner la marchandise lorsqu'elle arrive moins de six mois après l'expiration du délai de livraison. D'après le SMGS, le destinataire n'a donc pas de droit d'option : pendant six mois, il est encore tenu de réceptionner la marchandise ; après six mois, elle ne doit plus lui être livrée. Par contre, selon la CMR et les CIM, l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) a, pendant un an, le choix soit d'exiger la livraison de la marchandise, soit d'y renoncer et de conserver l'indemnité pour perte.

Article 21 Indemnité en cas de perte

Cet article s'inspire de l'article 23, § 1, 2 et 4 de la CMR, de l'article 30, § 1, 3 (seulement au sujet des unités de transport intermodal) et 4 des CIM ainsi que de l'article 25 du SMGS.

Article 22 Indemnité en cas d'avarie

Cet article s'inspire de l'article 25 de la CMR, de l'article 32 des CIM et de l'article 26 du SMGS.

Article 23 Montant maximal de l'indemnité

À l'inverse de la CMR (art. 29) et des CIM (art. 36), la Convention de Montréal ne prévoit pas de suppression des limites légales de responsabilité dans le cas où le transporteur a commis une faute grave (dol ou imprudence consciente de ses organes, son personnel ou ses préposés), elle comporte un montant maximal d'indemnisation par kilogramme (19 droits de tirage spéciaux) plus élevé que la CMR et les CIM.

L'opportunité d'un tel changement pourrait être discutée.

Article 24 Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Cet article s'inspire de l'article 33 des CIM et de l'article 27, § 1 et 2 du SMGS.

L'article 23, § 5 de la CMR se contente de constater que les dommages causés par le dépassement du délai de livraison sont à indemniser à concurrence du prix du transport.

Article 25 Conversion et intérêts

Cet article s'inspire de l'article 27 de la CMR, de l'article 37 des CIM et de l'article 28, § 2 et 3 du SMGS.

Article 26 Personnes dont répond le transporteur

Cet article correspond à l'article 3 de la CMR et à l'article 40 des CIM. Le SMGS ne comporte pas une telle disposition.

Comme dans les CIM, les gestionnaires d'infrastructure (juridiquement indépendants) sont considérés comme des préposés au transporteur, afin que les clients lésés ne soient pas renvoyés d'un transporteur à un gestionnaire si ceux-ci sont en litige quant à qui a causé le dommage. La disposition fait également en sorte qu'un gestionnaire d'infrastructure directement poursuivi peut s'appuyer sur les limites de responsabilité du présent régime juridique.

Article 27 Autres actions

Cet article correspond à l'article 28 de la CMR et à l'article 41 des CIM. Le SMGS ne comporte pas de telles dispositions.

Cet article empêche aux parties lésées de «se réfugier dans un autre régime juridique» (de préférence le droit national) pour demander des indemnités plus élevées que celles prévues par le régime juridique.

Article 28- Déclaration de dommages

L'article 28 prévoit, sur le modèle de la CMR (art. 30) et de la Convention de Montréal (art. 31), une **déclaration de dommages** de l'expéditeur ou du destinataire pour la sauvegarde de leurs droits.

Article 29- Qualité pour agir en justice

Cet article régit la **légitimation active** et s'inspire de l'article 44, § 1 à 3 des CIM et de l'article 30, § 1 du SMGS.

**Titre IV
Exercice des droits**

Article 30- Défendeur

Cet article régit la **légitimation passive** et s'inspire de l'article 36 de la CMR, de l'article 36, § 3 de la Convention de Montréal, de l'article 45 des CIM et de l'article 30, § 2 du SMGS.

L'action judiciaire ne peut être exercée que contre l'un des transporteurs participant au transport, même s'il y a plusieurs transporteurs contractuels. Comme les CIM, le projet n'autorise pas la jonction d'instances. Si plusieurs transporteurs sont responsables solidairement et si l'un d'eux est condamné au paiement, la répartition s'effectue selon l'article 37. Un jugement rejetant l'action judiciaire, en faveur du transporteur, est également en faveur des autres transporteurs ayant participé au transport (requête nécessairement conjointe).

Article 31- For

Cet article reprend l'article 31, § 1, 2 et 5 de la CMR, l'article 46 des CIM et l'article 11 de la COTIF.

Article 32- Exécution de jugements, saisies

L'article 32 s'inspire de l'article 31, § 3 et 4 de la CMR et de l'article 12 de la COTIF. Comme l'article 31, § 3 du projet, il entend faciliter et protéger l'activité transfrontalière des chemins de fer.

Article 33 Prescription

Cet article s'inspire de l'article 32 de la CMR, de l'article 48 des CIM et de l'article 31 du SMGS.

Article 34 Procédure d'arbitrage

Sur le modèle de l'article 33 de la CMR, de l'article 34 de la Convention de Montréal et de l'article 28, § 2 de la COTIF, l'article 34 du projet permet aux **parties au contrat de transport** d'attribuer compétence à un tribunal arbitral. Comme pour la CMR et la Convention de Montréal, le régime juridique reste obligatoirement applicable.

Article 35 Décompte

Cet article correspond à l'article 49, § 1 des CIM et à l'article 32 du SMGS.

Article 36 Droit de recours

Cet article correspond aux articles 37 et 38 de la CMR, à l'article 50 des CIM et l'article 33, § 1 du SMGS.

Article 37 Procédure de recours

La procédure de recours est réglementée sur le modèle sur l'article 39 de la CMR, l'article 51 des CIM et l'article 33, § 4 du SMGS.

Article 38 Responsabilité en cas de perte ou d'avarie de véhicules ou d'unités de transport intermodal d'autres transporteurs

Le transport de marchandises par plusieurs transporteurs subséquents est très fréquent dans le secteur ferroviaire. Les wagons et unités de transport intermodal mis à disposition par un transporteur sont donc très souvent utilisés par d'autres transporteurs. La **COTIF** comporte dans son **appendice D (RU CUV)**, et le **SMGS** dans son **annexe 10**, un **droit d'utilisation des véhicules** qui tient compte de cette situation concernant les **véhicules tiers** utilisés. Il semble pertinent de réglementer dans le présent projet, au moins sous une forme rudimentaire, les responsabilités **des différents transporteurs** pour les **wagons utilisés** ainsi que pour les **unités de transport intermodal utilisées**.

Articles 39 Conventions au sujet des recours

Cet article correspond à l'article 40 de la CMR et à l'article 52 des CIM.
