



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Session extraordinaire**

Genève, 10-12 juillet et 29 septembre 2023

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

**Rapport du Groupe de travail des transports par chemin
de fer sur les travaux de sa session extraordinaire**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	2
II. Adoption de l'ordre du jour provisoire (point 1 de l'ordre du jour)	5-6	2
III. Élaboration du texte définitif des dispositions de la Convention relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour)	7-10	2
IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)	11	13
V. Résumé des décisions et lecture du projet de rapport (point 4 de l'ordre du jour) ..	12	13



I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a tenu sa session extraordinaire du 10 au 12 juillet et le 29 septembre 2023 à Genève.
2. Ont participé à la session des représentantes et représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, France, Hongrie, Pologne, Royaume des Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Türkiye et Zimbabwe. Le représentant de la Commission européenne était présent.
3. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et l'Office central du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient représentés.
4. Des représentants du secteur privé suivant ont participé à la session : Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Deutschebahn. Le Conseiller juridique pour le droit ferroviaire était présent en tant qu'expert indépendant.

II. Adoption de l'ordre du jour provisoire (point 1 de l'ordre du jour)

5. Le SC.2 a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/240.
6. Le SC.2 a pris note du document ECE/TRANS/SC.2/2023/1 ainsi que des documents informels soumis à la session, à savoir le document informel (2023) n° 1, dans lequel figurent les observations et propositions de la France concernant les modifications à apporter au projet de dispositions, et le document informel (2023) n° 2, soumis par la Fédération de Russie, qui contient les observations et propositions de la compagnie des chemins de fer russes (JSC Russian Railways).

Document

ECE/TRANS/SC.2/240

III. Élaboration du texte définitif des dispositions de la Convention relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour)

7. Compte tenu des observations et des propositions de modifications formulées dans le document ECE/TRANS/SC.2/2023/1, dans le document informel (2023) n° 1 et dans le document informel (2023) n° 2, le SC.2 est convenu de ce qui suit :
 - Titre : ne pas le modifier et donc conserver « Convention relative au contrat de transport international ferroviaire de marchandises ». Les termes « entre l'Europe et l'Asie » n'ont pas été ajoutés car il a été convenu que la convention devait pouvoir s'appliquer au-delà du continent euro-asiatique afin de faciliter le transport international.
 - Veiller à l'utilisation cohérente des termes : il a été décidé d'utiliser les termes ci-après dans l'ensemble du texte :
 - « Convention » au lieu de « régime juridique » ;
 - « Parties contractantes » pour désigner les États auxquels la présente Convention s'applique ;
 - Dernier point sans objet en français.
 - Préambule : le reformuler comme suit :
 - « Les États Parties à la présente Convention, ci-après dénommés « Parties contractantes »,

Conscients de la nécessité d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport en facilitant le transport ferroviaire international de marchandises entre l'Europe et l'Asie,

Prenant note de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999, en particulier des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B de la Convention),

Prenant note également de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS),

Conscients de la nécessité de prévoir des dispositions pour les cas où ni les règles CIM ni les règles SMGS ne s'appliquent sur l'ensemble de l'itinéraire, en particulier pour le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie,

Estimant qu'il est essentiel, pour faciliter ce mode de transport, d'uniformiser les règles régissant le contrat de transport international de marchandises par voie ferrée, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés à cet effet et la responsabilité du transporteur,

Conscients de l'essor rapide du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et de la nécessité qu'il y a, si l'on veut réduire l'impact du transport de marchandises sur l'environnement, à accroître la part de marché du transport ferroviaire en réduisant les obstacles administratifs et juridiques qui existent dans ce secteur,

Notant que la présente Convention coexistera avec les deux régimes juridiques ferroviaires existants (CIM et SMGS), qui restent applicables au transport international de marchandises dans leurs zones géographiques respectives,

Sont convenus de ce qui suit : ».

- Article 1, paragraphe 1, point 3 : modifier le texte, pour lire comme suit :
 - « La présente Convention s'applique à un contrat de transport ferroviaire de marchandises :
 - 1. Lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes à la présente Convention ; et
 - 2. Si le contrat de transport stipule que le contrat est soumis à la présente Convention ; et
 - 3. Si les dispositions d'aucun des instruments ci-après ne s'appliquent à la totalité du parcours couvert par le contrat de transport :
 - a) RU CIM ou SMGS, ou
 - b) Accords bilatéraux ou multilatéraux entre les Parties contractantes. »
- Article 1, paragraphe 2 : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas ajouter « contrat de » avant « transport multimodal ».
- Article 1, paragraphe 2, point 1 : accepter la modification proposée au texte, pour lire comme suit :
 - « 1. Si l'application de la présente Convention n'entre pas en contradiction avec un instrument international régissant ce type de transport supplémentaire ; ».

- Article 1, paragraphe 3 : accepter la modification proposée au texte, pour lire comme suit :

« Deux ou plusieurs Parties contractantes peuvent conclure des accords qui déclarent que la présente Convention s'applique aux contrats de transport ferroviaire de marchandises entre leurs pays dans d'autres cas que ceux réglementés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. ».

Les participants se sont également interrogés sur la manière dont les accords multilatéraux ou bilatéraux visés dans ce paragraphe devaient être communiqués à l'ensemble des Parties contractantes. Il a été convenu que le Groupe de travail des transports par chemin de fer se pencherait sur cette question dès que la version définitive de la convention aura été élaborée et qu'elle sera entrée en vigueur.
- Article 2, point 1 : ne pas modifier, c'est-à-dire conserver cette définition.
- Article 2, point 4 : ne pas modifier, étant donné qu'il a été convenu d'utiliser ce terme dans la convention.
- Article 2, point 9 : modifier le texte (dernière phrase), pour lire comme suit :

« ... Les wagons vides peuvent être considérés comme des marchandises par les parties au contrat. ».
- Article 2, point 12 : accepter la modification proposée au texte, pour lire comme suit :

« Le terme "lettre de voiture électronique" désigne une lettre de voiture établie sous la forme d'un enregistrement électronique de données dont l'authenticité et l'intégrité sont garanties à tout moment et qui a les mêmes fonctions que la lettre de voiture. ».
- Article 2, points 12 a et 12 b : conserver ces points et les renuméroter en tant que nouveaux points 13 et 14 respectivement et inclure la définition du connaissance électronique dans le nouveau point 16, libellée comme suit :

« Le terme "connaissance électronique" désigne un connaissance établi sous la forme d'un enregistrement électronique de données dont l'authenticité et l'intégrité sont garanties à tout moment et qui a les mêmes fonctions que le connaissance. ».
- Article 2, point 15 : accepter la modification proposée au texte, pour lire comme suit :

« Le terme "tarifs" désigne les systèmes de tarification, légalement en vigueur ou déterminés par les frais des services du transporteur, qui forment la base du prix du transport en vertu du contrat de transport. ».
- Article 2, point 16 : modifier le texte, pour lire comme suit :

Le terme "marchandises dangereuses" désigne les matières et objets dont le transport est interdit selon le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C de la COTIF) ou les dispositions de l'annexe 2 du SMGS, ou n'est autorisé que dans les conditions qui y sont énoncées. ».
- Article 3, paragraphe 1 : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas ajouter de renvoi au paragraphe 2 et supprimer les termes « convenues par les parties » à la fin du paragraphe.
- Article 3, paragraphe 2 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus étendues que celles qui sont prévues par la présente Convention. En outre, l'indemnité due par l'expéditeur en vertu des articles 7 et 11 peut être limitée, quant au montant, sans toutefois être inférieure aux montants dont doit répondre le transporteur en vertu de la présente Convention en cas de perte totale des marchandises. ».

- Article 4, point 1 : remplacer « Parties contractantes » par « parties au contrat ».
- Article 4, point 6 : supprimer le terme « (technique) ».
- Article 5, paragraphe 3 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et par le transporteur contractuel. Une empreinte, un timbre ou une indication de la machine comptable peuvent être utilisés comme signature.

Le transporteur doit certifier sur la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et doit remettre à l'expéditeur l'original de la lettre de voiture, qui lui est destiné. ».
- Article 5, paragraphe 4 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Une lettre de voiture électronique peut être utilisée à condition que les parties au contrat de transport en aient convenu ainsi. ».
- Article 6, paragraphe 1, alinéa e) : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas ajouter de renvoi à la personne visée aux points c) et d).
- Article 6, paragraphe 1, alinéa h) : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas inclure un renvoi au RID.
- Article 6, paragraphe 1, alinéa j) : remplacer « le numéro du wagon » par « les numéros identifiant les wagons ».
- Article 6, paragraphe 2, alinéa a) : ne pas modifier, c'est-à-dire conserver les termes « que l'expéditeur prend à sa charge ».
- Article 6, paragraphe 3 : ajouter « au contrat » après « parties ».
- Article 7, paragraphe 1, alinéa a) : après « inexactes », ajouter « insuffisantes, erronées ou ne concordant pas avec les faits ».
- Article 7, paragraphe 2 : sans objet en français.
- Article 7, paragraphe 3 : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas remplacer « le transporteur peut réclamer » par « l'expéditeur est tenu de prendre en charge ».
- Article 7, paragraphe 4 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le transporteur ne pourra pas réclamer le remboursement des frais ou dépenses et sera tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises s'il a eu connaissance du caractère inexact ou incomplet de la lettre de voiture ou des documents visés à l'article 12, du caractère dangereux de la marchandise ou des conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise lorsqu'il l'a prise en charge. ».
- Article 7 (ajout du nouveau paragraphe 5) : ne pas ajouter le nouveau paragraphe 5 (comme proposé dans le document informel n° 2(2023)). À cet égard, le principe selon lequel le transporteur peut être entièrement indemnisé pour les dommages dus au fait que l'expéditeur a omis de divulguer certaines informations a été jugé approprié, mais la mise en place d'un régime de sanctions qui s'ajouterait à un régime d'indemnisation des dommages a été considérée comme une source d'incertitude.
- Article 8, paragraphe 1 : ne pas modifier.
- Article 8, paragraphe 2 : remplacer « modifié le contrat de transport » par « exercé ses droits » sans modifier la suite du texte, c'est-à-dire ne pas ajouter à la fin de celui-ci « ni payé le prix du transport ».
- Article 8, paragraphe 3 : ne pas modifier.
- Article 8, paragraphe 4 : ne pas modifier.
- Article 9, paragraphe 1 : ne pas modifier.
- Article 9, paragraphe 2 : ne pas modifier.

- Article 9, paragraphe 3 : ne pas modifier.
- Article 10, paragraphes 1 et 2 : sans objet en français.
- Article 10, paragraphe 2 : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas ajouter à la fin de ce paragraphe « s'il était possible de le vérifier sans ouvrir l'unité de charge ou l'emballage. ».
- Article 10, paragraphe 3 : supprimer « sauf preuve du contraire » dans la dernière phrase.
- Article 11, paragraphe 2 : sans objet en français.
- Article 13 : le texte actuel de l'article 13 devient le paragraphe 1 de l'article, et un paragraphe 2, libellé comme suit, est ajouté, pour faire suite à la proposition figurant dans le document informel n° 2 (2023) :

« Le délai de livraison doit être prolongé d'une durée égale à celle de tout retard encouru sur l'itinéraire pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur. ».

En outre, il a été convenu que les délais de livraison, de transport et de transit ne devaient pas être indiqués dans la convention, au motif que la fixation de délais de livraison précis ne ferait que rendre le transport ferroviaire moins efficace et moins compétitif, et que cette question devait faire l'objet d'arrangements entre les parties au contrat. En l'absence d'arrangement, la convention fournit une base permettant de déterminer les délais de livraison.

- Article 14, paragraphe 1 : remplacer « Au lieu de livraison » par « Au lieu prévu pour la livraison ».
- Article 15, paragraphe 1 : ne pas accepter la proposition présentée dans le document informel n° 2 (2023) qui vise à remplacer le paragraphe 1 par de nouveaux paragraphes 1 à 4, car cette proposition porte sur des dispositions figurant déjà dans le texte de la convention : les nouveaux paragraphes 1 à 3 proposés ont trait au droit de disposition, qui fait déjà l'objet des paragraphes 1 à 4 de l'article 15, et les questions évoquées au paragraphe 4 proposé font déjà l'objet du paragraphe 2 de l'article 16.
- Article 15, paragraphe 2 : ne pas modifier la première phrase en ajoutant « en application du paragraphe 1 » comme proposé et modifier la fin de la deuxième phrase en remplaçant « de destination » par « prévu pour la livraison ».
- Article 15, paragraphe 3 : ne pas modifier.
- Article 15, paragraphe 4 : ne pas modifier.
- Article 16, paragraphe 1 : modifier le texte, qui se lit désormais comme suit :

« Si l'ayant droit veut disposer des marchandises, il doit donner les instructions nécessaires au transporteur. Si la lettre de voiture le prescrit, l'ayant droit doit présenter au transporteur son original de la lettre de voiture sur lequel les nouvelles instructions doivent être consignées. ».
- Article 16, paragraphe 2 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le transporteur peut refuser d'exécuter les instructions si elles sont impossibles, illicites ou déraisonnables. Les instructions ne doivent notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois. Aucune instruction ne doit avoir pour effet de diviser l'envoi. ».
- Article 16, paragraphe 4 : ne pas modifier, c'est-à-dire ne pas ajouter de renvoi au paragraphe 3.

- Article 16, paragraphe 5 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le transporteur a le droit de demander le paiement des frais de transport supplémentaires et des dépenses découlant de l'exécution diligente des instructions données. ».
- Article 17, paragraphe 1 : ne pas modifier.
- Article 18, paragraphe 1 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent sa demande d'instructions, l'exécution des instructions reçues ou la décision prise conformément à l'article 17, paragraphe 3, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable à l'itinéraire emprunté et dispose des délais de livraison correspondant à cet itinéraire. ».
- Article 18, paragraphe 2 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Si le transporteur ne peut pas, dans un délai raisonnable compte tenu de l'état des différentes marchandises, obtenir des instructions licites et raisonnables, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de l'ayant droit. Il peut, par exemple, renvoyer la marchandise à l'expéditeur aux frais de ce dernier ou la décharger pour le compte de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers, auquel cas il est déchargé de toute responsabilité autre que du choix judicieux de ce tiers. En tels cas, la marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais afférents au transport. ».
- Article 18, paragraphe 3 : modifier ce paragraphe en ajoutant à la fin de l'avant-dernière phrase « aux frais de l'expéditeur ».
- Article 18, paragraphe 4 : ne pas modifier.
- Article 19, paragraphe 3 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit si l'instruction ne résulte pas d'une faute du transporteur, ou un vice propre de la marchandise, ou encore des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. ».
- Article 19 : ajouter les nouveaux paragraphes 4 et 5, élaborés pour faire suite à l'observation selon laquelle la responsabilité du transporteur est plus étendue que dans d'autres régimes juridiques et devrait donc être limitée. Ces paragraphes se lisent comme suit :

« 4. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard de livraison résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :

 - (a) Le transport en wagon découvert conformément aux conditions générales de transport ou à la pratique établie ; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodales et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert ;
 - (b) Le chargement des marchandises par l'expéditeur ou leur déchargement par le destinataire ;

- (c) La nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne ou spontanée, dessiccation ou déchet.

5. Lorsque le transporteur établit que la perte, l'avarie ou le retard de livraison a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, de l'un des risques particuliers prévus au paragraphe 4, il y a présomption qu'elle ou il en résulte. La personne en droit d'actionner le transporteur a le droit de prouver que la perte, l'avarie ou le retard de livraison n'est pas imputable, en tout ou en partie, à l'un de ces risques. ».

- Article 20, paragraphe 1 : remplacer « l'expiration du » par « la date ».
- Article 20, paragraphe 3 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Dans les trente jours qui suivent la réception dudit avis, la personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais afférents au transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Cette personne conserve ses droits à indemnité pour retard de livraison prévue à l'article 25. ».
- Article 20, paragraphe 4 : ne pas modifier et donc ne pas utiliser les termes « droit de disposer de la marchandise » s'agissant du transporteur, car ils revêtent un sens différent dans le reste de la convention lorsqu'il s'agit du droit de disposer conféré à l'ayant droit.
- Article 20, paragraphe 5 : simplifier le texte comme suit :

« Toute obligation du destinataire d'accepter la marchandise retrouvée reste soumise aux lois applicables au lieu de livraison prévu. ».

Article 21, paragraphe 3 : ajouter « au contrat » après « parties » ; et enlever les crochets entourant « 17 ».
- Article 21, paragraphe 4 : ne pas modifier et donc ne pas ajouter une notion de remboursement des frais payés au transporteur, dans la mesure où il peut s'agir de rembourser des frais qui n'ont pas été payés au transporteur, par exemple des droits de douane en cas de perte de marchandises.
- Article 22 paragraphe 1 : après « parties » ajouter « au contrat ».
- Article 22, paragraphe 2 : remplacer « État contractant » par « Partie contractante » à la fin du paragraphe.
- Article 23, paragraphe 1 : ajouter au début de ce paragraphe « Sous réserve de l'article 19 », afin de conserver le renvoi à l'article 19 dans cet article sans qu'il soit nécessaire d'en garder le paragraphe 5.
- Article 23, paragraphe 5 : supprimer.
- Article 24, paragraphe 1 : renvoyer à la bonne disposition, à savoir le paragraphe 2 de l'article 21 et donc supprimer le renvoi au paragraphe 2 de l'article 22.
- Article 24, paragraphe 2 : renvoyer à la bonne disposition, à savoir le paragraphe 4 de l'article 21 et donc supprimer le renvoi au paragraphe 3 de l'article 22.
- Article 24, paragraphe 4 : ne pas modifier.
- Article 25, paragraphe 1 : modifier le paragraphe de manière à ce que le terme « demandeur » ne soit pas utilisé. Le texte modifié se lit comme suit :

« S'il est prouvé qu'un dommage quelconque est résulté d'un retard de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas la moitié du prix de transport. ».

Il a également été décidé que la définition de l'ordre de grandeur de l'indemnité fixée, selon laquelle celle-ci « n'excède pas la moitié du prix de transport », devait être maintenue, car elle a été convenue à l'issue de longues négociations au sein du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (le groupe d'experts) en vue de trouver un équilibre entre les dispositions des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS).

- Article 25, paragraphe 2 : ne pas modifier car le retard de livraison est traité dans le premier paragraphe de cet article.
- Article 25, paragraphe 4 : modifier comme suit le texte pour le rendre plus clair, c'est-à-dire préciser dans quel cas la personne qui actionne le transporteur peut demander une indemnité conformément au premier paragraphe de l'article 25 :

« Si le délai de livraison a été établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au paragraphe 1. Si, dans ce cas, non seulement la date de livraison convenue mais le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent comme prévu à l'article 13 sont dépassés, la personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue dans le présent article. ».
- Article 28, paragraphe 1 : ne pas modifier car il a été rappelé que, lors de l'élaboration de ce paragraphe au sein du groupe d'experts, il a été convenu qu'il serait plus approprié de suivre la pratique de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), de la CEMNI et de la Convention de Montréal, en vertu desquelles le destinataire a le droit de formuler des réserves (notification du dommage). Cette disposition n'exclut pas la possibilité pour le transporteur d'établir un procès-verbal de constatation indiquant l'état des marchandises, leur masse (dans la mesure du possible), l'étendue de la perte ou de l'avarie et le moment où elle s'est produite. En outre, ajouter « de transport » à la fin de la première phrase.
- Article 28, paragraphe 3 : remplacer « expirent » par « sont réputées éteintes ».
- Article 28, paragraphe 4 : sans objet en français.
- Article 29, paragraphe 1 : remplacer « par écrit » par « sous forme de texte (par exemple, par courrier électronique) ».
- Article 29, paragraphe 2 : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur. L'obligation de présenter une réclamation avant d'exercer une action contre le transporteur reste soumise à la législation nationale applicable là où l'action judiciaire est exercée. ».
- Article 29, paragraphes 3, 4, 5 et 7 : remplacer « demandeur » par « personne qui a le droit d'actionner le transporteur ».
- Article 29, paragraphe 6 : modifier le texte, qui se lit désormais comme suit :

« Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, afin que la constatation du règlement puisse y être consignée. ».
- Article 29, paragraphe 7 : remplacer « adressée par écrit » par « adressée ».
- Article 30, paragraphes 1 et 2 : après « peut exercer une action », ajouter « en lien avec le contrat de transport ». En outre, au paragraphe 2, remplacer « La première phrase » par « Cette disposition ».
- Art. 31 : modifier le titre comme suit : « Transporteurs qui peuvent être actionnés ».

- Article 31, paragraphe 3 : modifier le texte, qui se lit désormais comme suit :

« Une action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 lorsqu'elle est initiée sous la forme d'une demande reconventionnelle ou par voie d'exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport. ».
- Article 31, paragraphe 4 : ne pas modifier.
- Chapitre 4 a : ajouter ce chapitre dans la convention, dont les articles seront renumérotés en conséquence, en commençant par l'article 33 : Émission d'un connaissement.
- Article 31a : modifier le texte, pour lire comme suit :

« 1 Si les parties au contrat de transport conviennent d'utiliser un document de transport négociable [au lieu d'une lettre de voiture], le transporteur doit émettre un connaissement dans lequel il s'engage à livrer les marchandises au porteur de ce document.

2. Le connaissement est signé par le transporteur. À titre de signature, peuvent être utilisés une empreinte, un timbre ou une indication de la machine comptable.

3. Une lettre de voiture électronique peut être utilisée à condition que les parties au contrat de transport en aient convenu ainsi. ».
- Article 31b : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le paragraphe 2 de l'article 5 et les articles 6, 7, 9 et 10 sont applicables *mutatis mutandis* lorsqu'un connaissement a été émis. Un exemplaire du connaissement doit accompagner les marchandises. ».
- Article 31c, paragraphe 3 : ajouter « de transport » après « contrat » dans la première phrase.
- Article 31e : modifier le texte, pour lire comme suit :

« Le transporteur ne peut soulever une objection vis-à-vis d'une réclamation présentée par une personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement que :

 - a) Si cette objection a trait à la validité des déclarations faites dans le connaissement, ou ;
 - b) Si elle trouve son origine dans la teneur du connaissement, ou ;
 - c) Si ce transporteur est en droit d'adresser directement des objections à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement.

Les renvois à d'autres accords figurant dans le connaissement ne sont pas considérés comme des dispositions juridiquement contraignantes dudit connaissement. ».
- Art 33 : ne pas ajouter les paragraphes proposés dans le document informel (2023) n° 2, conformément aux conclusions du groupe d'experts concernant cette question, à savoir que la convention ne devait pas prendre en compte les décisions de justice.
- Article 34 : ajouter « entre eux » avant « de dispositions ».
- Article 37, paragraphe 1 : ne pas modifier les conditions d'entrée en vigueur requises, c'est-à-dire le délai devant s'écouler après le dépôt des instruments (six mois) et le nombre d'États (cinq) et ne pas imposer les conditions supplémentaires proposées (les cinq États doivent comprendre des États d'Europe et d'Asie, dont l'un d'entre eux au moins n'aurait pas adopté les CIM ou le SMGS).
- Article 38, paragraphe 1 : remplacer « Partie » par « Partie contractante ».
- Art. 39 : supprimer cet article.

- Article 40, paragraphes 1, 2, 3, 6, 7 : remplacer « Partie ou Parties » par « Partie contractante ou Parties contractantes » et « paragraphe » par « § » [Le secrétariat signale que la référence correcte selon le Manuel de rédaction de l'ONU est « paragraphe » et que c'est ce terme et non le signe « § » qui figurera dans la version finale].
 - Article 41, paragraphes 1 et 2 : remplacer « Partie ou Parties » par « Partie contractante ou Parties contractantes » et « paragraphe » par « § » [Le secrétariat signale que la référence correcte selon le Manuel de rédaction de l'ONU est « paragraphe » et que c'est ce terme et non le signe « § » qui figurera dans la version finale].
 - Article 41, paragraphe 3 : indiquer qu'une réserve peut être faite au point 2 du paragraphe 2 de l'article 1 et s'assurer que cette réserve est mentionnée de manière cohérente dans tous les articles pertinents.
 - Article 42 : remplacer « Partie ou Parties » par « Partie contractante ou Parties contractantes ».
 - Article 42, paragraphe 2 : ne pas modifier cette disposition, car elle garantit de fait que toute proposition de modification peut faire l'objet d'une consultation avec les parties intéressées dans le cadre des débats tenus pendant les sessions du Groupe de travail des transports par chemin de fer.
 - Article 42, paragraphe 4 : ne pas modifier par analogie avec le paragraphe 2 de cet article.
 - Article 42, paragraphe 6, remplacer « pays » par « État ».
 - Article 43 : remplacer « Parties » par « Parties contractantes ».
 - Article 43, paragraphes 2 et 3 : ne pas modifier par analogie avec le paragraphe 2 de l'article 42.
 - Article 44, paragraphes 1 et 2 : remplacer « pays » par « État ».
 - Article 45, alinéa f) : supprimer l'alinéa d) par analogie avec la suppression de l'article 39.
 - Art. 45, alinéa f) : renvoyer au point 2 du paragraphe 2 de l'article 1 de la convention.
 - Article 46 : après « Convention », ajouter « et en transmettra un exemplaire certifié conforme à chaque État signataire ou adhérent ».
 - Ne pas ajouter le nouveau paragraphe proposé concernant l'accord précontractuel de transport. Il a été rappelé que la convention devait régir le contrat de transport et non les accords conclus avant l'établissement dudit contrat. Ces derniers sont normalement soumis à la législation nationale applicable, qu'il s'agisse d'un accord entre le transporteur contractuel et l'expéditeur ou d'un accord entre transporteurs.
 - Ne pas ajouter le nouveau paragraphe proposé sur le mode de transport. Aucun argument n'a été fourni pour justifier l'intérêt d'ajouter cette disposition à celles qui régissent le contrat de transport.
 - Ne pas ajouter le nouveau paragraphe proposé sur le procès-verbal de constatation, compte tenu des décisions prises concernant les propositions de modifications au paragraphe 1 de l'article 28 et au nouveau paragraphe 5 de l'article 7 (voir ci-dessus).
8. En ce qui concerne les propositions supplémentaires visant : i) à élaborer un modèle de lettre de voiture, éventuellement en tant qu'annexe 1 à la convention ; et ii) à définir des délais de prescription applicables aux éventuelles réclamations découlant du contrat de transport, le SC.2 est convenu de ce qui suit :
- i) Modèle de lettre de voiture : il a été rappelé que le groupe d'experts avait conclu à l'issue de ses travaux que, conformément à la pratique établie pour la CMR, la convention définissait les indications précises que la lettre de voiture devait contenir (article 6), tout en laissant aux entreprises du secteur ou aux associations professionnelles le soin d'élaborer un modèle approprié si elles le souhaitent ;

ii) Délais de prescription applicables aux réclamations : rectifier la décision du groupe d'experts et ajouter un nouvel article 32 sur la prescription, puis renuméroter les articles suivants. Le nouvel article 32 se lit comme suit :

« 1 Les actions auxquelles peuvent donner lieu les opérations de transport soumises à la présente Convention sont prescrites dans un délai d'un an. Ce délai peut toutefois être porté à deux ans lorsque l'action :

- a) Vise à recouvrer un montant censé être versé au transporteur par le destinataire à la livraison de la marchandise ;
- b) Vise à recouvrer le produit de la vente à laquelle le transporteur a fait procéder.

2 La prescription court :

- a) En cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai de livraison ;
- b) En cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, à partir du jour de livraison ;
- c) Dans tous les autres cas, à partir du jour où l'action peut être exercée.

Le jour indiqué comme marquant le début de la prescription n'est pas compris dans la prescription.

3. La prescription est suspendue lorsqu'une réclamation est présentée au titre de l'article 29 jusqu'au jour où le transporteur en notifie le rejet par écrit et retourne les documents qui l'accompagnent. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et du renvoi des documents incombe à la partie qui invoque ces faits. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou au titre d'une exception.

5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la législation nationale. ».

9. Enfin, en ce qui concerne les observations supplémentaires communiquées par la Türkiye concernant les articles 1, 4 et 26, 5, 6, 18, 19 et 28, le SC.2 est convenu de ce qui suit :

i) Article 1, paragraphe 2 (application à d'autres modes de transport) : cet article dispose déjà que la convention peut s'appliquer aux transports effectués par d'autres modes de transport en plus du transport ferroviaire international,

ii) Article 1, paragraphe 3 (application de la convention si au moins un pays est Partie contractante) : il est important que la convention s'applique aux contrats de transport entre des pays qui sont Parties contractantes à ladite convention, c'est-à-dire que le pays dans lequel les marchandises sont prises en charge pour le transport et le pays dans lequel les marchandises doivent être livrées doivent être Parties contractantes.

iii) Article 4 et 26 (responsabilités des parties autres que les parties au contrat de transport) : la convention ne peut pas régir les responsabilités des parties autres que les parties au contrat de transport, comme les gestionnaires d'infrastructure. Cela étant, afin de renforcer le droit de recours du transporteur, ajouter une nouvelle phrase à la fin de l'article 26, libellée comme suit : « Le droit de recours du transporteur est garanti ».

iv) Article 5 (une lettre de voiture pour un envoi) : une seule lettre de voiture peut être établie pour un envoi transporté dans plus d'un wagon ; dans ce cas, elle doit contenir les numéros identifiant les wagons dans lesquels l'envoi est transporté. Pour que l'article 5 soit plus clair, ajouter dans la troisième phrase du paragraphe 2 une virgule entre « Pour un envoi » et « une seule lettre de voiture ».

v) Article 6 (consentement d'un transporteur subséquent s'agissant de la responsabilité de la livraison des marchandises figurant dans la lettre de voiture) : les responsabilités du transporteur subséquent sont décrites de manière suffisamment détaillée au paragraphe 2 de l'article 19 et au paragraphe 1 de l'article 31 ; par conséquent, il n'est pas nécessaire d'ajouter des dispositions sur cette question dans l'article 6.

vi) Article 6 (wagons vides considérés comme des marchandises) : ajouter un nouvel alinéa k au paragraphe 1 de l'article 6 et un nouveau paragraphe 6 à l'article 21, libellés comme suit :

« k) Le numéro du véhicule ferroviaire circulant sur ses propres roues (wagon vide), s'il est remis pour être transporté en tant que marchandise ; »

« Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule (wagon vide) ni mentionnés dans l'inventaire qui l'accompagne. ».

vii) Article 6 (délais de livraison) : l'article 13 a déjà été modifié pour tenir compte de l'allongement des délais de livraison pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur (voir ci-dessus).

viii) Article 18, paragraphe 4 (paiement des frais de transport sur le produit de la vente lorsque les frais sont supérieurs au produit de la vente) : conserver la formulation « le transporteur a droit à percevoir la différence » dans la mesure où ces frais ne sont pas toujours dus par l'expéditeur.

ix) Article 19 (exonération de responsabilité en cas de pertes dues à des risques particuliers) : ajouter les nouveaux alinéas b) et e) au paragraphe 4 de l'article 19, libellés comme suit :

« b) L'absence ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;

e) La désignation ou la numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis. ».

x) Article 28 (procès-verbal de constatation) : Ne pas ajouter le nouveau paragraphe proposé sur le procès-verbal de constatation, compte tenu des décisions prises concernant les propositions de modifications au paragraphe 1 de l'article 28 et au nouveau paragraphe 5 de l'article 7 (voir ci-dessus).

xi) Prescription : un nouveau paragraphe 31 a été ajouté (voir ci-dessus).

10. Après l'examen des observations supplémentaires de la Türkiye, le SC.2 a désormais examiné toutes les observations reçues conformément au mandat et a pris des décisions à ce sujet. Par conséquent, à sa session extraordinaire, il a achevé son examen des dispositions de la convention et a établi une version définitive du texte de celle-ci, dont il a demandé qu'il soit soumis pour adoption à sa soixante-dix-septième session, en novembre 2023, en tant que première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

Documents

ECE/TRANS/SC.2/2023/1, Document informel (2023) n° 1, Document informel (2023) n° 2

**IV. Questions diverses
(point 3 de l'ordre du jour)**

11. Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

**V. Résumé des décisions et lecture du projet de rapport
(point 4 de l'ordre du jour)**

12. Le SC.2 a adopté le rapport sur les travaux de sa session extraordinaire.
-