

**Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)**

**Organisation pour la coopération des chemins de fer  
(OSJD)**

**POSITION COMMUNE**

- 1. Situation de départ**
- 2. Idée de base de la coopération**
- 3. Relations institutionnalisées**
- 4. Actions communes**

## 1. Situation de départ

- 1.1 Les racines de l'OTIF remontent à l'année 1890, date de naissance de la CIM (Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer), à laquelle s'est ajoutée, en 1923, la CIV (Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer). L'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), d'abord instauré pour assurer le suivi de la CIM, existe depuis 1893. L'OTIF, en tant qu'organisation internationale à personnalité juridique, existe depuis 1980, respectivement 1985, année de l'entrée en vigueur de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) actuellement applicable. A ce jour, l'OTIF compte 41 Etats membres, le champ d'application de la COTIF s'étendant du Portugal jusqu'à la frontière de la Fédération de Russie et au Moyen Orient jusqu'en Iran ainsi que de la Finlande jusqu'au Maroc.

Le but de la COTIF en vigueur et, auparavant, de la CIM et de la CIV consiste à établir un droit de transport international ferroviaire uniforme qui englobe également le transport des marchandises dangereuses. Cela signifie qu'il s'agit d'un droit international dans le domaine du chemin de fer; la tâche de l'OTIF en tant qu'organisation intergouvernementale qui en assure la validité, est limitée à ce droit. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), créé en 1902, assure, au niveau des chemins de fer, la mise en oeuvre pratique de ce droit.

Le droit de transport uniforme CIM/CIV (Règles uniformes – RU -) créé par la COTIF s'applique actuellement à environ 240'000 km de lignes de chemin de fer, y compris les lignes routières (520 en trafic de marchandises, 7'000 en trafic de voyageurs) et de voies navigables (10'000 en trafic de marchandises et 12'000 en trafic de voyageurs).

La COTIF dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), qui entrera en vigueur après avoir été ratifié par plus des deux tiers des Etats membres de l'OTIF, élargit les buts de l'OTIF et comporte d'autres domaines de réglementation allant au-delà du droit de transport qui, par ailleurs, a été adapté aux développements économiques et politiques. Les nouvelles RU CIM (dans la teneur du Protocole de Vilnius) accordent aux parties une liberté contractuelle accrue. Il a été parvenu, dans une large mesure, à une harmonisation avec le droit applicable aux autres modes de transport, en particulier avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) en vigueur.

1.2 L'OSJD, elle aussi une organisation intergouvernementale, a été créée en 1956. L'OSJD est un sujet de droit international public et jouit de la capacité d'exercice des droits nécessaire à son activité. Sont membres de l'OSJD les Ministères des Transports et les organes étatiques centraux compétents en matière ferroviaire mandatés par 27 Etats membres d'Eurasie. La longueur totale du réseau ferré s'élève à plus de 270'000 km. L'activité de l'OSJD est principalement axée sur le développement et l'optimisation du trafic international ferroviaire, en particulier entre l'Europe et l'Asie, y compris le transport combiné, la coordination de la politique des transports dans le domaine du trafic international ferroviaire, amélioration de l'interopérabilité des réseaux ferroviaires à écartement 1435/1520, la coopération avec les autres organisations internationales ; la mise à jour du droit de transport international.

L'Accord concernant le transport international des voyageurs par chemins de fer (SMPS) et l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) sont considérés comme la base juridique pour assurer les transports. Le SMGS règle actuellement toutes les questions relatives aux transports internationaux ferroviaires ayant trait au chemin de fer et aux clients. Les dispositions du SMGS règlent la manière dont les contrats de transport doivent être conclus et remplis ainsi que la répartition de la responsabilité. Le SMGS règle également la question de savoir qui doit supporter les frais de transport, la manière de calculer les tarifs etc. . Les prescriptions de service (PS au SMGS) en vigueur ont été élaborées sur la base du SMGS. Il a été souligné par la Conférence des Ministres que le SMGS, en tant que contrat international multilatéral a, au cours de nombreuses années, prouvé et confirmé sa capacité d'exister dans le domaine de la réalisation de transports internationaux de marchandises.

La Conférence des Ministres est l'organe de direction suprême de l'OSJD. Elle est compétente en ce qui concerne le travail dans les domaines de la politique des transports, les aspects économiques du transport ferroviaire, la gestion du SMPS et du SMGS et la mise à jour de ces documents juridiques.

La Conférence des Directeurs Généraux est l'organe de direction au niveau des chemins de fer (niveau des entreprises de transport ferroviaires). Celle-ci est compétente pour les questions ayant trait à l'exploitation des chemins de fer et les questions ayant trait à la technique, à l'informatique, à l'économie et à l'écologie dans le domaine du transport ferroviaire.

Les observateurs et les entreprises ferroviaires participent aux activités de l'OSJD.

Entre les Conférences des Ministres et les Conférences des Directeurs généraux, l'activité de l'OSJD est assurée par un organe exécutif, à savoir le Comité de l'OSJD.

- 1.3 Le monde ferroviaire est actuellement en pleine mutation suite à un développement contraire chargé de frictions. L'on peut, d'une part, constater un recul notamment du transport des marchandises par chemin de fer, qui se trouve dans une situation défavorable vis-à-vis de ses concurrents. Les chemins de fer font, d'autre part, l'objet d'une attention particulière de la part de la politique des transports, qui leur attribue, à l'avenir, un important rôle avec des projets d'expansion au service d'un développement écologiquement durable de l'infrastructure des transports. Cela exige une optique fortement différenciée qui tient compte des conditions en pleine mutation, étant donné que le rôle du chemin de fer ne peut pas être défini de la même manière dans tous les segments du transport.

La coopération des deux organisations internationales est axée sur la création de conditions juridiques afin d'améliorer la compétitivité des chemins de fer sur le marché des transports. Malgré les différences existantes entre les deux systèmes juridiques, la coopération des deux organisations a formé, aux cours des années passées, une base pour des futures activités communes.

## **2. Idée de base de la coopération**

- 2.1 La politique ferroviaire de l'UE conduit à de nouvelles structures à partir d'une nette séparation entre l'Etat et les entreprises de transport ferroviaire ainsi que d'une séparation, du moins comptable, entre l'infrastructure et les prestations de transport avec pour but un accès libéralisé aux réseaux également pour de nouvelles entreprises de transport. Cette politique, qui veut accorder, également dans le domaine ferroviaire, davantage d'importance aux forces de marché libérales, exige des rôles adaptés des intervenants tant du côté étatique que du côté des chemins de fer et, en particulier, une instance de régulation indépendante qui veille au respect des nouvelles règles du marché. L'on peut supposer que les nouvelles structures exigées seront mises en place, au cours des prochaines années, dans tous les Etats de l'UE et, à long terme, même au-delà.

L'objectif stratégique de la politique des transports des Etats membres de l'OSJD consiste à développer un système de transport qui couvre de manière efficace les besoins existants dans le domaine du transport des voyageurs et des marchandises ainsi que les exigences en matière de protection de l'environnement et d'autres domaines particuliers. La politique des transports est par ailleurs axée sur la restructuration du domaine ferroviaire, l'augmentation de sa compétitivité, le développement d'un espace de transport uniforme qui englobe les réseaux ferroviaires des membres de l'OSJD et les principaux centres économiques de l'espace eurasiatique, sur la base d'une politique ferroviaire coordonnée de l'OSJD, une étroite collaboration en ce qui concerne certains corridors ferroviaires et des points frontières particuliers au moyen d'une coopération renforcée de pays voisins.

Une politique ferroviaire tournée vers l'avenir requiert une orientation internationale et intermodale claire. L'optique intermodale est particulièrement importante, étant donné que le potentiel du chemin de fer (avec un besoin d'investissement important) ne peut être pleinement mis à profit que si cette optique est prise en considération dans le cadre d'une optimisation de la chaîne de transport logistique.

- 2.2 Il faudra toutefois, à brève échéance et jusqu'à nouvel ordre, vivre avec les deux systèmes juridiques, ce qui impose aux deux organisations l'obligation de trouver un mode approprié pour le traitement de cette situation, afin qu'il n'y ait pas, au niveau du marché, des entraves portant préjudice au chemin de fer. Il convient, en même temps, de créer les conditions nécessaires pour que le temps puisse jouer en faveur des situations de marché en cours de développement.
- 2.3 Le but de créer un droit de transport uniforme applicable à l'échelle mondiale au moyen d'une harmonisation entre la CIM et le SMGS reste d'actualité, les dernières versions de la COTIF et du SMGS devant être considérées comme documents de départ, compte tenu des tendances de développement actuelles. Bien qu'une harmonisation entre la CIM et le SMGS ne puisse être atteinte à court terme, celle-ci demeure, à long terme, indispensable, étant donné qu'un système de droit de transport harmonisé/uniforme correspond aux intérêts des clients.
- 2.4 Il s'agit donc de prendre soin, au moyen de notre coopération intelligente, que le potentiel de demande en faveur du chemin de fer puisse être mis à profit de manière optimale au moyen de mesures appropriées, en supprimant des entraves et en mettant à disposition des instruments spécifiques qui faciliteront la transition entre les deux systèmes juridiques.
- 2.5 L'existence de deux systèmes de droit de transport différents est admise en tant que réalité au niveau de la situation de départ. Il en découle un recoupement des sphères d'influence des RU CIM/CIV, d'une part, et du SMGS/SMPS, d'autre part, ainsi qu'une adhésion de certains Etats aux deux systèmes et une contrainte de coopération entre l'OTIF et l'OSJD, notamment dans les Etats qui, en raison de leur situation géographique, doivent assurer la transition entre les deux systèmes.

Cela ne doit toutefois pas conduire à un comportement de concurrence entre les deux organisations. Elles doivent mettre à profit, dans l'intérêt du chemin de fer, les possibilités que leurs sont offertes par les instruments dont elles disposent, mais aussi accepter que ce sont les Etats, avec leur situation spécifique, et finalement les besoins du marché mondial qui décident.

Les différents Etats seront membre dans une organisation uniquement, lorsque l'un ou l'autre système juridique répondra, en majeure partie, à leurs intérêts. L'adhésion aux deux systèmes est donnée dans les cas où les deux systèmes doivent être appliqués.

- 2.6 A partir de cette base commune, les deux organisations coopèrent, vers l'extérieur, d'une manière coordonnée, notamment en ce qui concerne les relations avec les autres organisations internationales oeuvrant dans le domaine ferroviaire. Elles soutiennent une coopération qui profite des forces respectives et évite des doublons infructueux.

Il convient de mentionner en particulier l'UIC qui regroupe les chemins de fer d'Etats dans lesquels sont appliqués des systèmes de droit de transport différents. L'UIC collabore étroitement tant avec l'OTIF qu'avec l'OSJD.

### **3. Relations institutionnalisées**

De la nature des faits et des caractéristiques structurelles des deux organisations ressortent différents niveaux de coopération :

- 3.1 Un contact régulier au niveau de la direction des deux organisations doit assurer que les questions stratégiques intéressant les deux organisations, mais aussi les divergences d'opinion éventuelles, puissent être discutées à temps et ouvertement.
- 3.2 Dans le domaine du droit de transport, il convient de tenir compte des orientations différentes des deux organisations :
- Au niveau légal (RU CIM/CIV respectivement SMGS/SMPS), il conviendra de créer une relation entre l'Office central (Secrétariat de l'OTIF) et la Commission permanente de l'OSJD pour le droit de transport (II<sup>ème</sup> Commission). Les deux parties désigneront un interlocuteur permanent.
  - En ce qui concerne les dispositions d'exécution (niveau des accords respectivement des prescriptions de service), le CIT joue un rôle indépendant à l'intérieur de la sphère d'influence de la COTIF. La II<sup>ème</sup> Commission de l'OSJD est également compétente dans la sphère d'influence du SMGS/SMPS. La transition du niveau légal au niveau des efforts de mise en oeuvre entrepris par les chemins de fer se fait, pour l'OTIF, par le biais du CIT; pour l'OSJD, il s'agit d'un problème à l'intérieur de la II<sup>ème</sup> Commission.
- 3.3 Le transport des marchandises dangereuses fait également partie du domaine du droit de transport. Dans le cadre de la COTIF, le règlement juridique uniforme nécessaire, y compris les prescriptions d'exécution, est rendu par le RID.

Le RID a été soumis au cours des dernières années à une révision fondamentale et sa nouvelle structure est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2001. Il a été adapté à la structure du Règlement type de l'ONU (Recommandations ONU), tout comme l'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route), l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises par voies de navigation intérieure), le Code IMDG (Code maritime international des marchandises dangereuses) et les Instructions techniques de l'OACI (Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses). Il est supposé que la nouvelle structure et l'harmonisation avec les autres modes de transport faciliteront considérablement le transport multimodal des marchandises dangereuses.

Le RID est soumis à un processus d'adaptation constant, au cours duquel sont prises en compte d'une part les modifications du Règlement type de l'ONU applicable à l'échelle mondiale et d'autre part les développements dans le domaine ferroviaire.

La structure du SMGS, dans la partie concernant le transport des marchandises dangereuses (Annexe 2 au SMGS) ne correspond pas entièrement à celle du Règlement type de l'ONU. Afin d'accélérer la mise à jour des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses, il est prévu de créer une relation organisationnelle plus étroite avec la Commission d'experts du RID de l'OTIF. Des responsables respectivement des interlocuteurs permanents doivent être nommés par les deux parties.

- 3.4 Dans le domaine de la technique/du droit d'admission, la COTIF 1999 définit, suite à la réforme européenne du chemin de fer, pour la première fois des Règles uniformes et les dispositions concernant leur application. Les différents instruments doivent encore être créés, ceci en étroite coordination avec l'UE, où le développement décisif est en cours et parce qu'entre autres, la compétence n'est plus au niveau des Etats membres, mais au niveau de la Communauté européenne. Le droit d'admission de la COTIF doit être considéré logiquement en tant que complément notamment aux instruments qui, au sein de l'UE respectivement du marché intérieur de l'UE doivent contribuer à une interopérabilité optimale et à une harmonisation des réseaux ferroviaires.

Sous cet aspect, le droit d'admission de la COTIF reçoit, manié avec les moyens institutionnels de l'OTIF, une double fonction, à savoir

- la concentration sur des admissions au trafic international par les autorités pouvant être reconnues réciproquement et
- l'application au sein de l'espace UE et au-delà.

L'OSJD est intéressée à suivre de près le développement dans ce domaine. A cette fin, une relation entre l'Office central (OCTI) et la Commission « Infrastructure et

véhicules » de l'OSJD (V<sup>ème</sup> Commission) doit être créée. Les deux parties désigneront un interlocuteur permanent respectif, afin de garantir un échange d'informations sur les activités dans ce domaine.

#### **4. Actions communes**

- 4.1 Les différences entre les conceptions des RU CIM/CIV selon la COTIF 1999, d'une part, et le SMGS/SMPS, d'autre part, avec leurs effets sur la pratique devraient être considérées comme étant une situation de départ réellement existante. Les deux organisations mettent, le cas échéant, à disposition l'information mutuelle nécessaire dans leur sphère d'influence.
- 4.2 Le modus vivendi qui permet de vivre jusqu'à nouvel ordre avec les différents systèmes de droit de transport sans inconvénients décisifs pour le transport international ferroviaire dans le domaine de recoupement de l'OTIF et de l'OSJD, devrait être défini de manière suffisamment concrète.

A cette fin, il devrait être utile de porter le regard sur les principaux corridors de transport et d'entreprendre des efforts conjoints en vue de leur utilisation, étant donné que ces corridors se situent tant dans l'espace des RU CIM que du SMGS et ont une importance prioritaire pour le développement, à grande échelle, du transport ferroviaire des marchandises.

Les deux organisations s'engagent conjointement à ce que

- l'interopérabilité entre les chemins de fer soit promue dans l'intérêt d'un développement du marché sur le continent eurasiatique,
  - les corridors d'une importance prioritaire soient clairement décrits eu égard à leur problématique en matière de droit de transport,
  - les problèmes pratiques aux passages d'un système à l'autre à l'intérieur de ces corridors soient systématiquement recensés,
  - les compétences/responsabilités pour traiter ces problèmes soient transparentes,
  - soient créés ou perfectionnés des instruments en faveur d'un transport direct administrativement simplifié.
- 4.3 L'OSJD prend soin, avec le soutien de l'OTIF, à ce que les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses (Annexe 2 au SMGS), établies sur la base du RID dans la teneur de juillet 2001 soient restructurées.



A l'avenir, c.-à-d. à partir de 2004, les règles relatives au transport des marchandises dangereuses seront actualisées en même temps que le RID, afin de permettre un travail normal de la chaîne logistique entre l'Europe occidentale et l'Europe orientale tout en appliquant les règles harmonisées.

- 4.4 L'OTIF informera l'OSJD sur la poursuite des efforts européens en ce qui concerne l'harmonisation technique et l'admission mutuellement reconnaissable de matériel ferroviaire.
- 4.5 L'OTIF et l'OSJD coopèrent, à une échelle mondiale, dans le domaine du développement d'instruments en faveur de la promotion, dans le monde entier, des intérêts du chemin de fer au niveau légal respectivement au niveau des autorités.

Le présent document doit être confirmé par les deux Organisations conformément à leurs règles internes. L'OSJD et l'Office central s'en informent mutuellement. Le document « Position commune » a été établi en double exemplaire en langues allemande et russe. Les deux versions linguistiques font foi.

Varsovie, le 12 février 2003

Le Président du Comité  
de l'OSJD

signature

T. Szozda

Le Directeur général  
de l'Office central

signature

H.R. Isliker