



# Conseil économique et social

Distr. générale  
9 décembre 2016  
Français  
Original : anglais

---

## 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

Quatorzième session

Genève, 5-7 octobre 2016

## Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa quatorzième session

### I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa quatorzième session du 5 au 7 octobre 2016 à Genève.
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Grèce, Lituanie et Luxembourg. Un représentant de l'Iran (République islamique d') était aussi présent, en application de l'article 11 du mandat de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
3. Des experts de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) étaient présents, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation (CCTT) et Comité international des transports ferroviaires (CIT).
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations ci-après étaient aussi présents : CMS Cameron McKenna LLP, Deutsche Bahn AG, JSC « Russian Railways » (RZD), PJSC Transcontainer, Transcontainer Europe et PKP Cargo.

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

*Document* : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/4.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire.

GE.16-21782 (F) 170217 200217



\* 1 6 2 1 7 8 2 \*

Merci de recycler



### III. Élaboration des documents nécessaires selon le projet de dispositions juridiques (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe d'experts a procédé à un échange de vues portant sur les documents à utiliser pour les essais pilotes et pour les nouvelles dispositions juridiques une fois entrées en vigueur. S'agissant des essais pilotes, les experts ont estimé que les documents existants, notamment les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS) ou la lettre de voiture commune CIM/SMGS, devaient être utilisés.

7. En ce qui concerne les nouvelles dispositions juridiques, certains experts ont estimé qu'il ne fallait pas proposer d'utiliser les documents existants, car ceux-ci étaient soit conçus pour des instruments juridiques précis (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF/SMGS)), soit pour des projets spécifiques (lettre de voiture commune CIM/SMGS), et donc que de nouveaux documents devaient être élaborés. Ils ont également indiqué que ces nouveaux documents ne devaient pas contenir des dispositions contraires aux documents existants, pour éviter la coexistence de deux normes juridiques, ce qui pouvait également entraîner une inégalité de traitement juridique. Cependant, d'autres experts étaient d'avis qu'il ne fallait pas réinventer la roue et que les documents existants devaient être utilisés pour appliquer les nouvelles dispositions juridiques. Tous les experts sont convenus qu'une version électronique des documents utilisés pour la mise en œuvre des nouvelles dispositions juridiques devait être établie à titre prioritaire.

8. Avant de sélectionner les documents utiles pour les essais pilotes et pour les nouvelles dispositions juridiques, le Groupe d'experts a examiné tous les documents accompagnant la lettre de voiture commune CIM/SMGS, qui dans une certaine mesure sont également utilisés pour les lettres de voiture CIM et SMGS. Ils ont examiné plus précisément les documents suivants :

- a) Lettre de voiture commune CIM/SMGS ;
- b) Bulletins d'affranchissement ;
- c) Ordres ultérieurs (CIT 7) ;
- d) Empêchements au transport (CIT 8) ;
- e) Empêchements à la livraison (CIT 9) ;
- f) Avis d'encaissement n° (CIT 12) ;
- g) Légitimation pour convoyeur (CIT 13) ;
- h) Étiquette wagon (CIT 14) ;
- i) Feuille d'accompagnement (CIT 18) ;
- j) Procès-verbal n° (CIT 20) ;
- k) Déclaration de marchandise manquante (CIT 21) ;
- l) Avis de rectification n° (CIT 22) ;
- m) Relevé des wagons CIM/SMGS ;
- n) Relevé des conteneurs CIM/SMGS ;
- o) Procès-verbal CIM/SMGS n° ;
- p) Décompte provisoire du délai de livraison ;

- q) État de répartition ;
- r) Attestation de livraison n° (CIT 24).

9. Le Groupe d'experts a décidé qu'au moins quatre documents devaient être utilisés pour les essais pilotes :

- a) La lettre de voiture ;
- b) Le procès-verbal ;
- c) L'acte commercial ;
- d) Le document douanier.

S'agissant des nouvelles dispositions juridiques, le Groupe d'experts a décidé qu'il fallait attendre les résultats des essais pilotes afin d'établir la liste des documents devant accompagner le nouveau régime juridique.

10. Le représentant du CIT a indiqué au Groupe d'experts qu'une réunion spéciale du Groupe d'experts techniques CIM/SMGS se tiendrait le 27 octobre 2016 à Varsovie. Le secrétariat de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer participerait à cette réunion, ayant pour principal objectif l'élaboration d'un document de transport électronique unique et commun pour le transport ferroviaire. Le CIT poursuivrait, avec UIC/Rail Data, les travaux en vue de l'élaboration coordonnée d'un message de données électronique ayant une taille maximale déterminée pour les lettres de voiture utilisées dans les régimes juridiques distincts du CIM et du SMGS, ainsi que dans le régime commun CIM/SMGS. Ce message serait fondé sur les messages de données de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS, qui contient les ensembles de données des lettres de voiture des régimes distincts du CIM et du SMGS. Pour les autres lettres de voiture (électroniques) (CIM ou SMGS et si besoin, nationales), des sous-ensembles pourraient être définis et figurer si nécessaire sur différents modèles papier de lettres de voiture. Le CIT donnerait plus d'informations sur cette question au Groupe d'experts à la prochaine réunion.

#### **IV. Analyse des résultats des essais pilotes (point 3 de l'ordre du jour)**

*Documents* : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/6 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/7.

11. Le Groupe d'experts a rappelé que la résolution du Comité des transports intérieurs (CTI) sur l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2016/17) encourageait les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des transports ferroviaires à tester, autant que possible, ces dispositions juridiques dans la pratique et invitait le Groupe d'experts à effectuer le suivi des essais pilotes et à élaborer des recommandations en conséquence.

12. Dans ses débats, le Groupe d'experts a mis l'accent sur la façon dont ces essais pilotes allaient se dérouler. Deux possibilités ont été examinées : les essais réels et les essais virtuels. Les essais virtuels devraient s'appuyer sur la circulation actuelle le long d'un corridor donné. Les experts représentant les entreprises ferroviaires concernées devraient ensuite, pour chaque étape du transport ferroviaire et si nécessaire pour chaque article du projet de dispositions légales, élaborer des scénarios répondant à différentes hypothèses, afin de tester l'applicabilité et les effets des nouvelles dispositions juridiques. Le Groupe d'experts a décidé que les deux possibilités (essais réels et virtuels) devaient être exploitées. Les essais pilotes réels seraient menés très probablement après les essais virtuels.

13. Le Groupe d'experts a essayé de déterminer les corridors pouvant être utilisés pour le déroulement des essais pilotes. Les chemins de fer allemands et russes ont convenu que le flux réel du corridor Fédération de Russie-Bélarus-Pologne-Allemagne constituerait un terrain d'observation idéal pour examiner et évaluer les dispositions du nouveau régime juridique. Les chemins de fer polonais ont également accepté cette proposition. Les experts représentant les entreprises de chemin de fer sont convenus qu'ils devaient collaborer et travailler ensemble afin d'effectuer les essais pilotes sur ce corridor. En outre, le représentant des chemins de fer iraniens a proposé que le corridor Turkménistan-Iran (République islamique d')-Turquie fasse l'objet d'un deuxième essai pilote. Il a également indiqué que les chemins de fer iraniens contacteraient leurs homologues des chemins de fer turcs et turkmènes afin de s'assurer de la participation de ceux-ci. Le Groupe d'experts a salué cette proposition. De plus, les chemins de fer lituaniens ont déclaré qu'ils tenaient des consultations avec d'autres sociétés de chemin de fer, notamment les chemins de fer bélarussiens et polonais, afin de convenir de la réalisation d'un troisième essai pilote. Le Groupe d'experts s'est également réjoui de cette initiative et a encouragé le représentant des chemins de fer lituaniens à conclure un accord à cette fin.

14. Le Groupe d'experts a également examiné les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/6 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/7 élaborés par le professeur Rainer Freise. Il a rappelé que lors de sa précédente session, mais aussi lors de la réunion des amis du Président, il avait été décidé de faire une synthèse des avantages du nouveau régime juridique, ce qui permettrait aux parties prenantes n'ayant pas participé à son élaboration de se familiariser avec ses dispositions. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/6 résume les principaux avantages du nouveau régime. Le Groupe d'experts a décidé que ce document n'appelaient aucune modification importante et qu'à ce stade il correspondait aux objectifs fixés. Les experts ont toutefois estimé qu'il conviendrait de reprendre ce document dans quelque temps pour s'assurer qu'il conservait sa pertinence.

15. Le Groupe d'experts s'est ensuite penché sur le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/7, qui présente un questionnaire pour les entreprises de chemin de fer souhaitant effectuer des essais pilotes. Les membres du Groupe d'experts se sont accordés sur le fait que ce questionnaire n'était pas obligatoire ni définitif et devait servir de ligne directrice. Le Groupe d'experts a cependant vivement recommandé aux parties prenantes de le remplir, car le fait de recevoir de leur part des réponses structurées de la même façon permettrait plus facilement d'analyser celles-ci, d'établir des comparaisons entre elles et de tirer des conclusions concrètes. Après un débat approfondi, le Groupe d'experts a décidé que les questions et considérations suivantes seraient incluses dans le questionnaire afin d'obtenir des réponses concrètes et formant un tout cohérent :

a) Pour les essais menés dans des conditions réelles, quelles dispositions exactes seront prises sur le plan juridique pour l'organisation du parcours de démonstration (y compris en ce qui concerne les formalités de franchissement des frontières et douanières) ?

b) Lors du déroulement des deux essais pilotes (réel et virtuel), il faudrait examiner, analyser et si possible élaborer les documents nécessaires pour le nouveau régime juridique ;

c) Les critères d'évaluation des deux essais pilotes devraient être examinés et acceptés par toutes les parties prenantes et principalement par les entreprises de chemin de fer ;

d) Lors du déroulement des deux essais pilotes, les conflits pouvant apparaître entre le nouveau régime juridique et la COTIF ou le SMGS devraient être recensés et inventoriés.

16. En outre, s'agissant de l'organisation des essais pilotes, le Groupe d'experts a proposé les recommandations suivantes :

- a) Des coordonnateurs devraient être nommés par les entreprises de chemin de fer ;
- b) Il faudrait réfléchir à l'expérience acquise lors de l'élaboration de la lettre de voiture commune CIM/SMGS et en tirer parti ;
- c) Un accord sous une forme ou une autre (mémoire d'accord, lettre d'intention, etc.) peut s'avérer nécessaire entre les entreprises de chemin de fer et devrait être envisagé pour mener les essais pilotes réels.

17. Le Groupe d'experts a décidé de concevoir et d'adopter une feuille de route afin de garantir le plein succès de ces essais pilotes. Cette feuille de route devrait inclure, entre autres, les deux types d'essais, des délais précis ainsi que des activités concrètes. À l'issue de débats approfondis, le Groupe d'experts est convenu de la feuille de route suivante :

<i>Activités</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Mandat</i>
<b>Désignation des corridors</b>	Octobre à décembre 2016	Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), novembre 2016
1. Fédération de Russie-Bélarus-Pologne-Allemagne		
2. Turkménistan-Iran (République islamique d')-Turquie		
3. Lituanie-Bélarus-Pologne <sup>1</sup>		
<b>Coordination entre les entreprises de chemin de fer concernées pour les corridors susmentionnés</b>	Novembre 2016 à février 2017	CTI, février 2017
<i>Essais virtuels<sup>2</sup></i>		
1. Utilisation du questionnaire proposé, adapté de manière à refléter les besoins particuliers des corridors		Comité exécutif, avril 2017
2. Finalisation du questionnaire	15 février 2017 (date limite)	
3. Analyse des réponses par le secrétariat	Février à avril (essais virtuels)	
4. Présentation des résultats au Groupe d'experts		

<sup>1</sup> À confirmer par les parties prenantes concernées.

<sup>2</sup> Les résultats devraient être évalués à chaque stade des essais réels et virtuels.

<i>Activités</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Mandat</i>
5. Option : Essais virtuels sur de longues distances (par exemple Espagne-Chine ou Mongolie-Allemagne)	Juin 2017	Première réunion, juin 2017
<i>Essais réels</i>		
1. Décision relative aux mesures nécessaires (mémoire, lettre d'intention, fixation de la date d'exécution, procédure d'évaluation des résultats, etc...)		
2. Interaction avec les clients et les douanes		

## V. Éventuelles mesures à prendre pour uniformiser le droit ferroviaire (point 4 de l'ordre du jour)

18. Le Groupe d'experts a pu faire le point sur les travaux d'uniformisation du droit ferroviaire. Il a reconnu que le Groupe avait obtenu jusque-là des résultats remarquables. Cependant, les experts sont tous convenus que les essais pilotes étaient importants pour évaluer l'applicabilité et l'efficacité des dispositions juridiques proposées. L'organisation et l'exécution de ces essais est un long processus qui doit être élaboré d'une manière structurée par les principales parties prenantes et faire l'unanimité. L'adoption de la feuille de route est une mesure concrète dans ce sens et constitue un outil pour aider les entreprises de chemin de fer à effectuer les essais. Cependant, la réalisation de ces essais prendra davantage de temps que prévu. Le Groupe d'experts a prié le secrétariat et le Président du Groupe de présenter l'avancement de ses travaux et de demander la prolongation de son mandat pour une année supplémentaire au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à sa prochaine session, du 22 au 24 novembre 2016.

## VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

19. Aucune proposition n'a été formulée au titre de ce point.

## VII. Date de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)

20. À sa prochaine session, du 22 au 24 novembre 2016, le SC.2 examinera les progrès réalisés et formulera des recommandations concernant les activités que le Groupe d'experts pourrait éventuellement entreprendre, pour approbation par le Comité des transports intérieurs en février 2017. Sur cette base, le programme détaillé des prochaines sessions sera communiqué aux parties prenantes.

## **VIII. Résumé des décisions (point 7 de l'ordre du jour)**

21. Le Groupe d'experts a décidé que le secrétariat devait établir un bref rapport sur les résultats de la session.

---