


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

Vingt et unième session

Genève, 16-18 octobre 2019

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa vingt et unième session
Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	2
III. Exécution du mandat du Groupe d'experts (point 2 de l'ordre du jour).....	6	2
IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)	7	7
V. Date de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour).....	8	7
VI. Résumé des décisions (point 5 de l'ordre du jour)	9	7



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après « le Groupe d'experts ») a tenu sa vingt et unième session du 16 au 18 octobre 2019, à Genève. La session a été présidée par M. A. Druzhinin (Fédération de Russie) les 16 et 17 octobre et par M^{me} M. Urbanska (PKP CARGO) le 18 octobre.
2. Des représentants des pays suivants ont participé à la session : Allemagne, Fédération de Russie, Luxembourg, Suisse et Turquie. Un représentant de la Commission européenne était également présent.
3. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Ont également participé à la session des experts du Comité international des transports ferroviaires (CIT), organisation non gouvernementale.
4. Des experts des entités ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : Deutsche Bahn AG (DB), PKP CARGO S. A. et l'Université de Francfort-sur-le-Main.

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

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de sa vingt et unième session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/13).

III. Exécution du mandat du Groupe d'experts (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe d'experts a examiné les tâches suivantes, qui découlent de son plan de travail détaillé :
 - a) Superviser l'établissement de la version finale des documents requis :
 - i) Le Groupe d'experts a examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9 et le document informel n° 7 complétant le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9, établis l'un et l'autre par PKP CARGO. Y sont énumérés les documents relatifs au contrat de transport utilisé en vertu des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) et de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS), avec, pour chaque document, l'indication de sa pertinence par rapport aux dispositions relatives au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et la mention des changements à apporter pour l'adaptation, au régime juridique uniformisé, des documents existants établis selon les RU CIM et le SMGS ;
 - ii) Le Groupe d'experts a salué le travail accompli par PKP CARGO. Il a reconnu la pertinence des 10 documents relevés par PKP CARGO en rapport avec le régime juridique uniformisé, parmi lesquels : 1) la déclaration de dommage ; 2) l'étiquetage des wagons ; 3) le relevé des wagons ; 4) le relevé des conteneurs ; 5) les ordres ultérieurs ; 6) l'avis d'empêchement au transport ; 7) l'avis d'empêchement à la livraison ; 8) l'avis de manquant ; 9) l'avis de rectification ; et 10) la feuille d'accompagnement. Le Groupe d'experts s'est félicité du fait que, sur ces 10 documents, seule la déclaration de dommage sera à créer entièrement, tandis que pour d'autres, les documents CIM ou CIM/SMGS existants pourront être adaptés moyennant des modifications mineures ;
 - iii) Le Groupe d'experts s'est mis d'accord sur le fait que ces documents devraient être élaborés (ou modifiés à partir de ce qui existe) dès l'adoption de l'instrument juridique sur le contrat de transport international ferroviaire de marchandises. Cette tâche devrait incomber de préférence au Comité international des transports ferroviaires (CIT) et à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;

- iv) Le Groupe d'experts s'est ensuite mis d'accord sur le texte à inclure dans son rapport concernant l'exécution du mandat actuel pour la tâche 1 a), tel qu'il figure en annexe ;
- b) Superviser l'exécution d'un nombre substantiel d'essais pilotes en conditions réelles :
- i) Le secrétariat a informé le Groupe d'experts des échanges ultérieurs qu'il avait eus avec les entreprises ferroviaires afin de recueillir leur avis sur les modifications qui devraient éventuellement être apportées à la lettre de voiture spécifique concernant les questions soulevées à la dix-neuvième session et figurant au paragraphe 6 b) vii) du point III du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2. Les 18 et 24 septembre 2019, il avait envoyé des messages auxdites entreprises pour les interroger à ce propos. Le secrétariat a en outre fait savoir que les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) et PKP CARGO avaient fait part de leurs vues. Les CFL ont approuvé la teneur de la lettre de voiture ad hoc, tandis que PKP CARGO a suggéré de nouvelles modifications mineures, comme suit :
- Agrandissement des rubriques 24 et 48 pour y inclure les données résultant de la pondération des wagons à voie large et à voie normale ; et
 - Retrait, à la rubrique 65, de la référence au transporteur sous-traitant, dans la mesure où le régime juridique uniformisé n'envisage pas une telle catégorie de transporteurs ;
- ii) La Fédération de Russie a formulé les observations suivantes sur les questions soulevées :
- Inclusion d'une rubrique spécifique indiquant la station de transbordement ou de transfert – modification jugée inutile ;
 - Refonte de la rubrique 18 pour harmonisation avec les données fournies à la rubrique 20 de la lettre de voiture CIM – modification jugée possiblement utile ;
 - Inclusion d'une nouvelle section pour l'enregistrement des nouveaux numéros de wagons (numéros de wagons avant et après un transfert) – modification jugée inutile ;
- iii) La Fédération de Russie a également noté que la lettre de voiture contenait des rubriques qui ne sont pas nécessaires, ce qui a fait l'objet de débats lors des sessions précédentes du Groupe d'experts ;
- iv) Le Groupe d'experts, après avoir examiné les informations fournies, a décidé que la lettre de voiture ad hoc convenue à la dix-huitième session servirait de base à l'établissement de la version finale de la lettre de voiture pour le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Le travail à accomplir à cet effet devrait être entrepris dès l'adoption de l'instrument juridique sur le contrat de transport international ferroviaire de marchandises. Il devrait incomber de préférence au CIT et à l'OSJD. À l'occasion de l'établissement de la version finale de la lettre de voiture, il conviendrait d'examiner les questions soulevées et reflétées dans les rapports des dix-neuvième et vingt et unième sessions ;
- v) Le Groupe d'experts a pris note de l'information selon laquelle aucun nouvel essai pilote n'avait eu lieu depuis juillet 2019 ;
- vi) Le Groupe d'experts s'est ensuite mis d'accord sur le texte à inclure dans son rapport sur l'exécution du mandat actuel pour ce qui concerne la tâche 1 b), tel qu'il figure en annexe ;
- c) Détermination du champ d'application du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et conversion de ce régime en instrument juridiquement contraignant :
- i) Le Groupe d'experts a poursuivi ses discussions sur la méthode à suivre pour faire du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire un instrument juridiquement contraignant et sur le contenu d'un tel instrument. En l'absence du

document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/17, que devait établir le Président et dont on attendait qu'il détaille les particularités présentant un intérêt spécial dans l'optique de faciliter l'exécution du contrat de transport sur la base des dispositions du contrat de transport relevant du régime juridique uniformisé pour les pays parties au SMGS, le Groupe a examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/15. Il a proposé des modifications à l'article 4 qui précisent en outre le droit public auquel les dispositions du contrat de transport doivent rester subordonnées ;

ii) Plusieurs experts se sont félicités de cette nouvelle clarification. La Fédération de Russie s'attendait plutôt à ce que le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/15 clarifie la relation entre les dispositions du contrat de transport et d'autres questions relatives au transport international ferroviaire de marchandises. D'autres experts ont fait valoir que cette clarification n'était pas l'objet du document, mais qu'elle répondait aux préoccupations exprimées par la Fédération de Russie à la session précédente concernant l'exécution, dans le cadre du SMGS, du contrat de transport relevant du régime juridique uniformisé comme convenu à la dernière session (voir section III.6 c) xvii) du rapport du Groupe à sa vingtième session, document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/8). Le document montre en outre qu'il n'y a pas de conflit entre les dispositions actuelles du contrat de transport et le droit public ;

iii) Le Groupe d'experts a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 (mentionné dans l'ordre du jour provisoire en tant que document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16), établi par la Fédération de Russie et qui contient une analyse comparative des dispositions proposées au titre du régime juridique uniformisé et des dispositions correspondantes que contiennent les RU CIM et le SMGS, ainsi que l'examen du document informel n° 9, établi par M. Freise, qui contient des observations sur cette analyse comparative ;

iv) Un certain nombre d'experts ont noté que le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 fournissait une analyse comparative factuelle des dispositions plutôt qu'une explication des aspects dont les pays parties au SMGS pourraient estimer qu'ils ne sont pas suffisamment bien couverts dans les projets de dispositions existants, aspects qu'il s'agirait d'aborder dans le cadre du projet de dispositions devant figurer dans le régime juridique uniformisé ;

v) Pour la Fédération de Russie, l'analyse comparative révélait un déséquilibre entre les dispositions existantes du régime juridique uniformisé par rapport aux RU CIM et au SMGS, tandis que des questions auxquelles la Convention SMGS apportait des réponses claires restaient ici en suspens. Selon elle, un tel instrument ne ferait pas l'unanimité parmi les Parties, ce qui devrait plaider en faveur d'un nouveau remaniement de certaines dispositions ;

vi) L'expert de la Commission européenne a rappelé que le projet de dispositions relatives au régime juridique uniformisé concernant le contrat de transport était réputé finalisé avant le début de ce mandat, comme indiqué au paragraphe 1 de la section I du mandat du Groupe. Il a également rappelé que le texte du projet de dispositions tel qu'il se présente actuellement a été communiqué, accompagné d'une lettre officielle du Secrétaire exécutif de la CEE, aux ministres des transports des pays situés le long des quatre corridors qui ont été invités à procéder aux essais pilotes. L'expert de la Fédération de Russie a fait observer que le projet de dispositions relatives au régime juridique uniformisé n'avait jamais été adopté par le Comité des transports intérieurs ;

vii) Le Groupe d'experts a estimé qu'il n'était pas souhaitable d'apporter des modifications à la dernière réunion du mandat, alors qu'aucune proposition concrète n'avait été faite concernant des changements spécifiques à apporter au texte. Dans le même temps, des experts de la Commission européenne et de l'Allemagne ont exprimé l'opinion qu'une prorogation du mandat dans l'optique de réaliser un travail de cette nature ne pourrait se justifier qu'à la condition de viser des objectifs spécifiques, comme la finalisation, à l'expiration du mandat ainsi prorogé, d'une convention unique portant sur le contrat de transport international de marchandises par chemin de fer. Cette convention était à considérer comme la première des

conventions devant s'inscrire dans un régime juridique uniformisé, celui-ci constituant lui-même un système de conventions ;

viii) Cette proposition a conduit les experts à revenir au débat sur l'approche à adopter pour faire du régime juridique uniformisé un instrument juridiquement contraignant. Le débat a révélé que si les experts considéraient un système de conventions formant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire comme une solution possible, tous n'étaient pas d'accord quant à la manière de procéder pour y parvenir. Des experts de la Commission européenne, de l'Allemagne, du Luxembourg, de la Suisse et de la Turquie ont plaidé en faveur d'une approche par étapes, supposant d'aborder séparément, convention par convention, la négociation, l'adoption et l'ouverture à l'adhésion. Pour les experts de la Fédération de Russie, au contraire, toutes les conventions du système devraient être adoptées et ouvertes à l'adhésion simultanément, c'est-à-dire que la première convention ne devrait pas être adoptée aussi longtemps que la dernière ne serait pas prête. Selon eux, une telle approche permettrait d'éviter que toute nouvelle convention n'apparaisse comme une « législation additionnelle », c'est-à-dire une convention existant parallèlement aux systèmes juridiques régionaux existants. Plus précisément, la Fédération de Russie a remis en question le principe même d'une solution « à la carte » et d'une législation appelée à servir d'interface, comme le prévoit l'article 1 des dispositions relatives au contrat de transport relevant du régime juridique uniformisé. D'autres experts ont rappelé que ces deux principes visaient précisément à éviter les chevauchements et/ou les conflits avec les systèmes juridiques régionaux existants. Ils ont en outre estimé que cette position de la Fédération de Russie compromettrait l'ensemble du travail accompli par le Groupe d'experts au cours des huit dernières années. Dans le même temps, aux yeux de la Fédération de Russie, l'objectif du Groupe d'experts était de contribuer à la mise en place d'un régime juridique clair et non contradictoire, attrayant pour tous les États, et dans lequel puisse s'inscrire le transport ferroviaire ;

ix) Les experts de la Commission européenne et de l'Allemagne ont objecté que si l'approche proposée par la Fédération de Russie devait être suivie, elle annulerait tous les avantages du système de conventions, ajoutant que la perspective d'en tirer rapidement avantage s'évanouirait et que cela dissuaderait d'investir dans le processus de développement du système (référence aux arguments présentés dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5) ;

x) Au lieu de cela, même s'ils estimaient souhaitable que chaque convention soit ouverte à l'adhésion après sa finalisation et son adoption, ils ont suggéré que les pays puissent plutôt choisir d'adhérer simultanément à toutes les conventions, c'est-à-dire lorsque la dernière convention du système tout entier aurait été élaborée, adoptée et ouverte à l'adhésion. Cette approche offrait suffisamment de souplesse pour prendre en compte également la position exprimée par la Fédération de Russie ;

xi) Les experts de la Fédération de Russie ont encore demandé que les conventions appelées à constituer le système devant faire l'objet du régime juridique uniformisé soient toutes identifiées, tandis que d'autres experts ont fait valoir qu'il s'agirait nécessairement d'un processus minutieux dont il faudrait démontrer le bien-fondé et qui devrait passer par des consultations avec les organisations internationales et associations professionnelles compétentes, chemin obligé pour traiter des questions auxquelles était censée répondre l'uniformisation des dispositions à traduire en conventions ;

xii) À l'issue du débat, le secrétariat a proposé que le Groupe d'experts demande une prorogation d'un an de son mandat (soit deux réunions de plus), devant lui permettre de :

- Tracer les contours d'un système de conventions appelées à constituer le régime juridique uniformisé de nature à faciliter les liaisons de transport Europe-Asie par chemin de fer ;
- Donner la priorité aux conventions sur leur développement ; et

- Mettre au point le texte de l'instrument juridique contenant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises pour examen par le SC.2 en 2020 ;
- xiii) Afin que ces tâches puissent être accomplies dans les délais impartis, le secrétariat a suggéré :
- D'étoffer le Groupe d'experts en y incorporant des représentants de pays ayant des compétences dans les questions devant être couvertes par les différentes conventions ;
 - D'élargir la représentation géographique de manière à associer les pays intéressés le long de l'ensemble des corridors de transport Europe-Asie ; et
 - De recueillir avant la prochaine réunion des commentaires et des suggestions précises sur les modifications à apporter aux dispositions que contient actuellement le contrat de transport ;
- xiv) L'Allemagne, le Luxembourg, la Suisse et la Turquie ont appuyé en principe la proposition de compromis du secrétariat. La Fédération de Russie a fait observer que cette approche ne répondait pas à ses préoccupations telles qu'elles avaient été exprimées dans des interventions antérieures (concernant la « législation additionnelle ») ;
- xv) Le secrétariat a exprimé le souhait que la prorogation du mandat du Groupe donne aux experts le temps supplémentaire voulu pour négocier une position commune sur la question de savoir si les dispositions du contrat de transport devraient ou non s'appliquer sur la base du consentement individuel des Parties ;
- xvi) Le Groupe d'experts est convenu de recommander la prorogation de son mandat pour une année supplémentaire (deux sessions de plus) afin de finaliser les travaux relatifs aux tâches 1 c) et d) du mandat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1) avant la session du SC.2 en 2020 ;
- xvii) L'Allemagne, le Luxembourg, appuyé par la Commission européenne, et la Turquie ont estimé que si cette courte prorogation était accordée, elle devrait s'accompagner de l'obligation, pour le Groupe, de se concentrer sur les objectifs suivants : i) finaliser le texte de l'instrument juridique concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises pour examen par le SC.2 en 2020 (autrement dit, s'entendre sur toutes les dispositions de fond, le système de gestion, le préambule et les dispositions finales) ; et ii) définir et approuver, selon que de besoin et en accord avec la tâche 1 d), la question suivante relative au fret ferroviaire international à traduire en dispositions substantielles dans la perspective du régime juridique uniformisé (soit un nouvel instrument juridique appelé à s'inscrire dans ledit régime) ;
- xviii) Sur proposition de la Commission européenne, le Groupe a débattu de la possibilité d'établir un instrument juridique axé sur le contrat de transport de marchandises par chemin de fer dans un corridor donné, sur la base d'accords entre les gouvernements concernés ;
- xix) Le Groupe d'experts est convenu d'étudier cette possibilité ;
- xx) Enfin, le Groupe d'experts n'a pas examiné les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11, contenant respectivement un projet de préambule et un projet de dispositions finales en vue d'un régime juridique uniformisé ;
- xxi) Le Groupe d'experts n'a pas examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16 et le document informel n° 8 contenant des suggestions pour l'élaboration de dispositions relatives à un document de transport négociable dans le cadre du régime juridique uniformisé ;
- xxii) Le Groupe d'experts s'est ensuite mis d'accord sur le texte à inclure dans son rapport au SC.2 concernant l'exécution du mandat actuel pour ce qui a trait aux tâches 1 c) et 1 d), tel qu'il figure en annexe.

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

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

V. Date de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour)

8. Le Groupe d'experts a pris note du fait que la date de la prochaine session serait communiquée aux experts en temps voulu, sous réserve que le mandat soit prorogé.

VI. Résumé des décisions (point 5 de l'ordre du jour)

9. Le Groupe a adopté à titre provisoire le rapport de sa vingt et unième session. Les modifications rédactionnelles demandées seraient incorporées par le Président et le Vice-Président avec l'appui du secrétariat dans un délai d'une semaine pour permettre la compilation et la soumission du rapport du Groupe au SC.2 dans la semaine du 28 octobre 2019.

Annexe

**Texte approuvé pour le rapport du Groupe d'experts
au SC.2 conformément au paragraphe 3 de son mandat
(ECE/TRANS/2018/13/Rev.1)**

Concernant la tâche 1 a) du mandat :

« Le Groupe d'experts a assuré le suivi de la phase de mise au point des documents nécessaires pour assurer le transport international ferroviaire de marchandises en application du régime juridique uniformisé (tous autres documents que la lettre de voiture). Le Groupe d'experts, ayant évalué les documents relatifs au contrat de transport utilisé en vertu des systèmes CIM ou SMGS, a reconnu la pertinence de 10 de ces documents au regard des dispositions à faire figurer dans le régime juridique uniformisé : 1) la déclaration de dommage ; 2) l'étiquetage des wagons ; 3) le relevé des wagons ; 4) le relevé des conteneurs ; 5) les ordres ultérieurs ; 6) l'avis d'empêchement au transport ; 7) l'avis d'empêchement à la livraison ; 8) l'avis de manquant ; 9) l'avis de rectification ; et 10) la feuille d'accompagnement. Ces documents devraient être développés dans l'optique de leur transposition dans le régime juridique uniformisé – sachant qu'il s'agit, pour le plus grand nombre, de documents CIM ou CIM/SMGS existants à adapter – dès l'instant où les dispositions légales relatives au contrat de transport international ferroviaire de marchandises auront été adoptées comme instrument juridiquement contraignant. Le CIT et l'OSJD devraient être invités à entreprendre ce travail d'adaptation. On trouvera à l'annexe I des précisions sur la pertinence des documents au regard des dispositions appelées à figurer dans le régime juridique uniformisé, ainsi que des suggestions préliminaires de modifications ».

Annexe I au rapport adressé au SC.2

Liste des documents jugés pertinents pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises en application du régime juridique uniformisé :

<i>Titre du document</i>	<i>Pertinence au regard des dispositions du régime juridique uniformisé</i>	<i>Modifications nécessaires</i>
1. Déclaration de dommage	Article 28	Il n'existe aucun document susceptible d'être modifié. Il faudrait donc en élaborer un nouveau.
2. Étiquetage des wagons	Utilité possible pour les entreprises ferroviaires	Le document CIT 14 pourrait être utilisé. Aucune modification conséquente ne serait nécessaire.
3. Relevé des wagons	Paragraphe 2 de l'article 5 à rapprocher du paragraphe 10 de l'article 2	Le relevé des wagons CIM/SMGS pourrait être utilisé moyennant des modifications ; modification conséquente du contenu de la rubrique 16.
4. Relevé des conteneurs	Paragraphe 2 de l'article 5 à rapprocher du paragraphe 10 de l'article 2	Le relevé des conteneurs CIM/SMGS pourrait être utilisé moyennant des modifications : modification conséquente du contenu de la rubrique 16.
5. Ordres ultérieurs	Articles 15 et 16	Le document CIT 7 pourrait être utilisé moyennant des modifications : modification conséquente de la rubrique « Identification de l'envoi » et de la section « Ordre ».
6. Avis d'empêchement au transport	Article 17	Le document CIT 8 pourrait être utilisé moyennant des modifications : modification conséquente de la rubrique « Identification de l'envoi » et de la section « Empêchement au transport ».

<i>Titre du document</i>	<i>Pertinence au regard des dispositions du régime juridique uniformisé</i>	<i>Modifications nécessaires</i>
7. Avis d'empêchement à la livraison	Article 17	Le document CIT 9 pourrait être utilisé moyennant des modifications : modification conséquente de la rubrique « Identification de l'envoi » et de la section « Empêchement à la livraison ».
8. Avis de manquant	Article 20	Le document CIT 21 pourrait être utilisé. Aucune modification conséquente ne serait nécessaire.
9. Avis de rectification	Articles 15,16, 17 et 18	Le document CIT 22 pourrait être utilisé. Aucune modification conséquente ne serait nécessaire. À utiliser pour les rectifications à apporter ou ayant déjà été apportées à la lettre de voiture lorsque les marchandises ont déjà été envoyées.
10. Feuille d'accompagnement	Son utilisation peut être utile aux entreprises ferroviaires pour le traitement ultérieur des marchandises en cours de route lorsque l'envoi dont elles font partie ne peut être identifié (marchandises sans documents)	La feuille d'accompagnement doit prendre la même forme qu'une lettre de voiture avec les modifications suivantes : - Rubrique 37 : La description du document doit se lire « Feuille d'accompagnement » et la clause de référence n'est pas requise ; - La rubrique voisine de la rubrique 37 de la lettre de voiture et destinée à identifier les différents feuillets de la lettre de voiture doit être vide.

Concernant la tâche 1 b) du mandat :

« Le Groupe d'experts a suivi l'exécution d'un essai pilote en conditions réelles réalisé par les entreprises ferroviaires de Turquie, de Géorgie et d'Azerbaïdjan, l'accent étant mis sur la vérification de la validité opérationnelle et de l'efficacité des dispositions existantes du régime juridique uniformisé à ce jour (document informel SC.2/GEURL n° 6 (2017)). Sur la base de ce test, le Groupe d'experts a pu conclure qu'il n'était pas nécessaire d'apporter d'autres modifications au projet de dispositions uniformisées, tandis qu'un certain nombre de questions ont été recensées comme devant faire l'objet d'un examen dans la perspective de modifications supplémentaires à apporter à la version de la lettre de voiture ad hoc retenue par le Groupe d'experts pour les essais.

Le rapport établi à l'issue du test est joint en annexe II.

Le Groupe d'experts a conclu que l'organisation d'un nombre important d'essais pilotes n'allait pas sans poser des difficultés aux entreprises ferroviaires, et ce, essentiellement pour deux raisons :

- Certaines entreprises ferroviaires des pays situés le long des corridors proposés pour les essais n'avaient pas participé activement aux travaux du Groupe d'experts et n'avaient pas répondu à la correspondance du secrétariat les invitant à effectuer les essais, dont la correspondance au plus haut niveau (lettre du Secrétaire exécutif de la CEE aux ministres des transports avec copie aux directeurs des entreprises ferroviaires) ; et
- Les entreprises ferroviaires, du fait de la réglementation en vigueur (les pays parties au SMGS ont cité les restrictions imposées par l'article 3 de l'Accord), ont déclaré qu'elles n'étaient pas en mesure de tester les dispositions existantes du régime juridique uniformisé sur une base contractuelle en s'appuyant sur ces dispositions comme sur des règles et des conditions générales. Même l'essai effectué par la Turquie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie avait été effectué en utilisant les lettres de voiture des systèmes CIM et SMGS, avec, en parallèle, la lettre de voiture ad hoc du régime juridique uniformisé.

Dans ces conditions, et considérant que l'essai effectué par la Turquie, la Géorgie et l'Azerbaïdjan avait permis de vérifier la validité et l'efficacité du projet de dispositions relatives au régime juridique uniformisé, le Groupe d'experts est convenu de ne pas demander de nouveaux essais aux entreprises ferroviaires.

Le Groupe d'experts a en outre décidé que la lettre de voiture ad hoc retenue pour les essais servirait de base à l'établissement de la version finale de la lettre de voiture pour le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Ce travail ne devrait toutefois pas être entrepris avant l'adoption de l'instrument juridique relatif au contrat de transport international ferroviaire de marchandises. Il incomberait de préférence au Comité international des transports ferroviaires (CIT) et à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). À cet effet, les questions soulevées quant aux modifications devant éventuellement être apportées devraient être prises en compte. Ces questions font l'objet de l'annexe III. Une fois la lettre de voiture finalisée, il conviendrait également d'établir un manuel approprié, donnant des indications sur la façon de la remplir.

La lettre de voiture ad hoc approuvée par le Groupe d'experts figure à l'annexe IV.

Annexe II au rapport adressé au SC.2

Rapport de l'essai pilote réalisé par la Turquie, la Géorgie et l'Azerbaïdjan (publié sous la cote SC.2/GEURL n° 4 (2019))

Annexe III au rapport adressé au SC.2

Questions à prendre en compte lors de la finalisation de la lettre de voiture devant être mise au point aux fins du régime juridique uniformisé :

- Inclusion d'une rubrique indiquant la station de transbordement ou de transfert ;
- Refonte de la rubrique 18 pour harmonisation avec les informations fournies dans la rubrique 20 de la lettre de voiture CIM ;
- Inclusion d'une nouvelle section pour l'enregistrement des nouveaux numéros de wagons (numéros de wagon avant et après le transfert) ;
- Fusion des rubriques 49 à 58 et 72 à 94 ;
- Agrandissement des rubriques 24 et 48 pour y inclure les données résultant de la pondération des wagons à voie large et à voie normale ;
- Retrait, à la rubrique 65, de la référence au transporteur sous-traitant, dans la mesure où le régime juridique uniformisé n'envisage pas une telle catégorie de transporteurs. »

Annexe IV

Lettre de voiture ad hoc

Concernant les tâches 1 c) et 1 d) du mandat :

« Le Groupe d'experts chargé de l'exécution des tâches 1 c) et 1 d) a évalué et examiné le champ d'application du régime juridique uniformisé et le moyen de le transformer en un instrument juridiquement contraignant.

Ce faisant, il a examiné de nombreux documents, et plus particulièrement ceux-ci :

- Les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6/ et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6/Rev.1, qui présentent un certain nombre d'études de cas renvoyant à différents instruments juridiques en matière de transport, à propos des modalités de mise à jour de ces instruments et des systèmes de gestion mis en place pour les encadrer ;
- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5, établi par la Commission européenne, qui contient une analyse d'impact et l'exposé des avantages devant découler de l'adoption de la convention relative au contrat de transport de marchandises par chemin de fer en trafic international, en tant que solution exclusivement applicable au trafic de fret ferroviaire Europe-Asie (droit-interface). Il fait l'objet de l'annexe V ;

- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12, établi par la Fédération de Russie, qui suggère que le régime juridique uniformisé soit élaboré sous la forme d'une convention-cadre qui réglerait les aspects économiques, opérationnels, techniques, technologiques et financiers de l'exploitation ferroviaire, tels que le transport des marchandises, l'utilisation des wagons, l'utilisation des infrastructures, le transport des voyageurs, etc., et qui propose d'en faire un régime ferroviaire unique. Il fait l'objet de l'annexe VI (document officiel).

En outre, la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18, qui contient une analyse comparative du projet de dispositions du régime juridique uniformisé par rapport aux dispositions pertinentes des RU CIM et du SMGS.

Le débat de longue haleine suscité par ces deux approches, qui s'est étalé sur trois séances, a tout d'abord abouti à la conclusion que le régime juridique uniformisé devrait être développé sous la forme d'un système de conventions. Les discussions qui ont suivi ont révélé que si les experts voyaient dans un système de conventions formant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire une solution envisageable, tous n'étaient pas d'accord quant à la manière de procéder pour parvenir à ce résultat. Tous les experts, hormis ceux de la Fédération de Russie, ont plaidé pour une approche procédant par étapes, ce qui supposait d'aborder séparément, convention après convention, la négociation, l'adoption et l'ouverture à l'adhésion. De l'avis des experts de la Fédération de Russie, en revanche, toutes les conventions du système devraient être adoptées et ouvertes à l'adhésion simultanément, ce qui signifie que la première convention ne serait pas adoptée aussi longtemps que la dernière ne serait pas prête. Selon eux, une telle approche permettrait d'éviter que toute nouvelle convention n'apparaisse comme une « législation additionnelle », c'est-à-dire une convention existant parallèlement aux systèmes juridiques régionaux existants.

Les autres experts ont objecté que si l'approche proposée par la Fédération de Russie devait être suivie, elle annulerait tous les avantages du système de conventions, ajoutant que la perspective d'en tirer rapidement avantage s'évanouirait et que cela dissuaderait d'investir dans le processus de développement du système (référence aux arguments présentés dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5). Ils ont également estimé que l'approche suggérée par la Fédération de Russie pourrait nécessiter que soient prises des décisions dans d'autres enceintes.

Il a été suggéré d'ouvrir à l'adhésion chaque convention du système dès sa finalisation et son adoption, tout en laissant aux pays le choix du moment pour y adhérer – soit l'une après l'autre, soit toutes en même temps.

Lors des débats, les experts de la Fédération de Russie ont demandé que les conventions appelées à constituer le système faisant l'objet du régime juridique uniformisé soient toutes identifiées, tandis que d'autres experts ont fait valoir qu'il s'agirait nécessairement d'un processus minutieux dont il faudrait démontrer le bien-fondé et qui devrait passer par des consultations avec les organisations internationales et associations professionnelles compétentes, chemin obligé pour traiter des questions auxquelles était censée répondre l'uniformisation des dispositions à traduire en conventions.

Le Groupe d'experts n'a pas été en mesure de se mettre d'accord sur la portée du régime juridique uniformisé et sur l'approche à adopter pour en faire un instrument juridiquement contraignant d'ici à la vingt et unième et dernière session de son mandat ; il n'a donc pas rempli son mandat en ce qui concerne les tâches 1 c) et 1 d). Cela étant, il est convenu de recommander la prorogation de son mandat pour une année supplémentaire (deux sessions de plus) afin de mener à bonne fin les tâches 1 c) et d) de son mandat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1) avant la session du SC.2 en 2020.

L'Allemagne, le Luxembourg, appuyé par la Commission européenne, et la Turquie ont estimé que si cette courte prorogation était accordée, elle devrait s'accompagner de l'obligation, pour le Groupe, de se concentrer sur les objectifs suivants : i) finaliser le texte de l'instrument juridique concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises pour examen par le SC.2 en 2020 (autrement dit, s'entendre sur toutes les dispositions de fond, le système de gestion, le préambule et les dispositions finales) ; et ii) définir et approuver, selon que de besoin et en accord avec la tâche 1 d), la question suivante relative au fret ferroviaire international à traduire en dispositions substantielles dans

la perspective du régime juridique uniformisé (soit un nouvel instrument juridique appelé à s'inscrire dans ledit régime).

Dans sa décision de proroger le mandat du Groupe d'experts selon les termes existants et dans l'espoir qu'il puisse se conclure cette fois avec succès, le SC.2 souhaitera peut-être :

- Étoffer le Groupe d'experts en y incorporant des représentants de pays ayant des compétences dans les questions devant être couvertes par les différentes conventions ; et
- Élargir la représentation géographique de manière à associer les pays intéressés le long de l'ensemble des corridors de transport Europe-Asie.

Le SC.2 pourra également demander au Groupe d'experts d'étudier la possibilité d'établir l'instrument juridiquement contraignant relatif au contrat de transport sur la base d'accords entre les gouvernements concernés.

Le SC.2 pourra trouver de plus amples informations sur les travaux du Groupe d'experts dans les rapports des sessions ci-après : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/8, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/2.

Annexe V

ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5

Annexe VI

ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12.
