



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

Vingtième session

Genève, 9-11 juillet 2019

Point 2 c) de l'ordre du jour provisoire

**Champ d'application du régime juridique uniformisé
pour le transport ferroviaire et conversion de ce cadre
en instrument juridiquement contraignant****Régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire
– forme et cadre d'administration****Communication du Gouvernement de la Fédération de Russie* ******I. Mandat**

1. À la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE), tenue en février 2013 à Genève, 37 pays ont signé la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin. Ces pays, membres de la CEE faisant partie de l'espace eurasiatique, ont de la sorte manifesté leur volonté politique et leur souhait de participer ensemble à l'élaboration d'un projet de régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire, à savoir un nouveau régime donnant corps à tous les aspects positifs et modernes des deux régimes juridiques existants de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

2. En février 2018, le Comité des transports intérieurs de la CEE a approuvé une nouvelle prorogation du mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire et a confié à ce dernier les tâches suivantes :

- Établir sous leur forme définitive les documents requis aux fins des transports ferroviaires internationaux dans le cadre du régime juridique uniformisé, notamment un modèle type de lettre de voiture conforme aux nouvelles dispositions et un guide pratique pour l'utiliser ;

* Le présent document a été soumis avec retard en raison de la communication tardive de renseignements provenant d'autres sources.

** Le présent document contient le texte soumis au secrétariat, reproduit tel quel.



- Suivre la réalisation d'essais pilotes de transport menés sur des corridors convenus, ou sur d'autres corridors, par les entreprises ferroviaires participant aux travaux du Groupe, si de tels essais sont proposés par les gouvernements, afin de s'assurer du bon déroulement des transports et de la validité des dispositions juridiques élaborées ;
 - Élaborer un document (ou un ensemble de documents) sur l'uniformisation du droit ferroviaire qui puisse être adopté en tant qu'instrument juridiquement contraignant ;
 - Examiner d'autres questions pertinentes relatives aux transports ferroviaires internationaux de marchandises en vue d'ajouter des dispositions au document ci-dessus, au besoin :
 - Dispositions générales sur le transport des marchandises dangereuses ;
 - Dispositions générales sur l'utilisation des wagons de marchandises ;
 - Dispositions générales sur l'infrastructure ferroviaire ;
 - Dispositions générales sur le matériel roulant.
3. Le document (ou l'ensemble de documents) doit répondre aux critères ci-après :
- Tenir compte du projet de dispositions juridiques sur le contrat de transport déjà élaboré ;
 - Comprendre les dispositions formelles requises, concernant, entre autres, les modalités de dépôt, l'administration de l'instrument, le secrétariat, le comité d'administration, la procédure d'amendement et les droits de vote ;
 - Être conçu de façon à pouvoir aisément être complété par des dispositions relatives aux transports ferroviaires internationaux de marchandises.

II. Historique

A. Présentation succincte de la question

4. La coexistence depuis un certain nombre d'années dans l'espace eurasiatique de deux régimes juridiques, CIM et SMGS, qui régissent les relations entre les parties à un contrat de transport de marchandises, bien que les activités soient les mêmes, est source d'inconvénients pour les clients comme pour les transporteurs. C'est pourquoi, dès les premières années d'existence des Règles CIM et de la Convention SMGS, on a jugé nécessaire d'harmoniser et d'uniformiser les deux textes. En 1956, déjà, à une réunion de la CEE, l'URSS a proposé de remplacer les Règles CIM et la Convention SMGS par une nouvelle convention, tandis que le Comité international des transports ferroviaires (CIT) proposait que les transports s'effectuent sur la base d'une lettre de voiture directe. Toutefois, aucun accord n'a été obtenu sur les deux propositions.

5. En 1982, à l'initiative de l'OSJD et en concertation avec l'OTIF, un groupe commun OSJD/OTIF a été établi en vue d'harmoniser les dispositions de la SMGS et des CIM. Dix-sept dispositions ont été harmonisées entièrement ou partiellement. Par la suite, il y a eu l'élaboration d'un projet de convention eurasiatique sur la base de la SMGS et des CIM, la création, en 1996, dans le cadre de l'OSJD, d'un groupe de travail temporaire pour la coopération avec l'OTIF durant la période de révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et la réalisation, avec le CIT, d'études sur la possibilité d'utiliser les lettres de voiture SMGS et CIM comme lettres de voiture directes. Les résultats de ces travaux ont été examinés au cours de réunions des organes directeurs des deux organisations.

6. Un certain nombre de pays membres de l'OSJD et de l'OTIF estimaient que l'adoption d'un nouvel instrument (le troisième) n'aurait pas pour effet de remplacer les CIM et la SMGS en vigueur. En juin 1994, à la vingt-deuxième session de la Conférence des ministres de l'OSJD, il a été décidé d'arrêter les travaux sur le projet de convention eurasiatique et d'en exploiter les résultats pour améliorer la SMGS et l'harmoniser avec les autres documents

juridiques. Après cela, les efforts d'harmonisation des deux instruments en vigueur se sont poursuivis pendant encore dix ans.

7. Au sein des deux organisations, on est arrivé à la conclusion que les deux régimes juridiques régissaient bien les relations entre les parties au contrat de transport de marchandises, mais qu'ils différaient sensiblement tant sur la forme que sur le fond, à savoir le droit des transports. Des recherches ont montré que l'utilisation d'une lettre de voiture directe impliquerait d'apporter des modifications aux CIM et à la SMGS, et on s'est demandé si une lettre de voiture commune pourrait prendre en compte les intérêts de chaque pays. L'OSJD a par conséquent estimé que l'uniformisation du droit international dans le sens recherché serait très difficile à réaliser. De plus, en raison de la situation politique et des différends qui existaient à l'époque entre l'Est et l'Ouest, l'idée d'un accord unique ou d'une lettre de voiture unique n'a pas été fructueuse.

8. Bien qu'aucun résultat notable n'ait été obtenu précédemment en ce qui concerne l'harmonisation des CIM et de la SMGS, l'OSJD et l'OTIF croient que les efforts visant à régler les problèmes dus à l'existence de deux régimes juridiques doivent se poursuivre et qu'il appartient aux deux organisations internationales de prendre une décision à ce sujet.

9. Il convient de noter que 191 pays dans le monde appliquent avec succès des normes communes et une réglementation juridique harmonisée pour le transport aérien, et que tous les pays qui ont accès à la mer, sans aucune exception, sont parties aux accords et conventions internationaux des Nations Unies dans le domaine du transport maritime.

10. Hélas, du fait de particularités historiques et technologiques, le monde du transport ferroviaire est plus conservateur lorsqu'il s'agit d'uniformiser le droit. Ce mode de transport joue un rôle important dans le transport national et régional de marchandises, mais le potentiel de développement du transport ferroviaire international n'a toujours pas été entièrement exploité. Le monde a changé, mais il n'existe toujours pas de régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire, en dépit des efforts considérables accomplis par les organisations intergouvernementales.

11. L'absence de régime juridique harmonisé pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie est l'un des facteurs qui expliquent la part insuffisante du transport ferroviaire dans l'offre de liaisons de transport Europe-Asie.

B. État actuel d'avancement des travaux du Groupe

12. En 2010, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a été établi sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et de son Groupe de travail des transports par chemin de fer. Il a été chargé d'établir une note d'information, laquelle a été présentée à la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/2011/3).

13. En février 2013, à Genève, a été signée la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin. Les pays faisant partie de l'espace eurasiatique ont ainsi manifesté leur volonté politique et leur souhait de participer ensemble à l'élaboration d'un projet de régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire, à savoir un nouveau régime donnant corps à tous les aspects positifs et modernes des deux régimes juridiques existants de l'OSJD et de l'OTIF.

14. Fin 2017, le Groupe d'experts avait élaboré un projet de dispositions juridiques pour le transport ferroviaire international de marchandises, en tenant compte des dispositions COTIF/CIM de 1999 et SMGS de 2015.

15. En février 2018, le Comité des transports intérieurs a approuvé un nouveau mandat pour le Groupe d'experts. Malgré la décision qui a été prise de poursuivre les travaux dans le sens convenu, il n'existe à ce jour aucun consensus quant à la forme définitive à donner à l'instrument juridique unique. En 2018 et 2019, les parties ont poursuivi les débats sur la question au sein du Groupe d'experts.

16. À ses réunions de 2018 et 2019, le Groupe d'experts a examiné un projet de lettre de voiture aux fins de la réalisation d'opérations de transport expérimentales sur la base du projet

de dispositions juridiques élaboré. Le Groupe s'est également penché sur les questions liées à l'organisation desdites opérations (virtuelles et réelles).

17. Le Groupe d'experts a aussi étudié les options envisageables pour le cadre d'administration du nouvel instrument, ainsi que les questions à traiter dans le document ou l'ensemble de documents considéré.

18. Au cours des réunions, les experts ont examiné en détail la question de la forme définitive à donner au régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire. Malgré de longues discussions, ils ne sont toujours pas parvenus à un consensus sur cette question.

III. Forme du régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire

19. La forme que propose la Fédération de Russie pour le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire est présentée ci-après, sur la base de l'approche qu'elle a constamment suivie de 2014 à 2019, au cours des réunions du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire.

Objectif : transporter des marchandises et des voyageurs dans l'espace eurasiatique, sur la base de conditions juridiques uniformes ; établir un régime juridique unique remplaçant les régimes juridiques en vigueur.

1. Élaboration d'un accord unique (ou d'un ensemble d'accords) :

Champ d'application, cadre d'élaboration et relations juridiques entre les parties.

- a) Dispositions générales relatives au contrat de transport ferroviaire international de marchandises ;
- b) Dispositions générales relatives au contrat de transport ferroviaire international de voyageurs ;
- c) Dispositions générales relatives au transport ferroviaire international de marchandises dangereuses ;
- d) Dispositions générales relatives à l'utilisation de wagons de marchandises pour le transport ferroviaire international ;
- e) Dispositions générales relatives à l'utilisation de voitures de voyageurs pour le transport ferroviaire international ;
- f) Dispositions générales relatives aux infrastructures ferroviaires ;
- g) Dispositions générales relatives au matériel roulant ferroviaire.

2. Établissement de l'ensemble des dispositions administratives concernant, entre autres, les modalités de dépôt, le comité d'administration, les procédures d'amendement, les droits de vote et la participation des organisations d'intégration économique régionale.

IV. Position de la Fédération de Russie

20. Le projet de dispositions juridiques élaboré par le Groupe d'experts, qui contient uniquement les clauses du contrat de transport ferroviaire international de marchandises, ne peut être considéré comme un régime unique, étant donné qu'après son éventuelle mise en œuvre, comme le proposent les pays membres de l'OTIF, les régimes CIM et SMGS resteront en vigueur. En outre, la lettre de voiture commune CIM/SMGS, établie conjointement par l'OSJD et le CIT, est déjà utilisée depuis 2006, contribuant ainsi dans une large mesure à l'harmonisation des dispositions des CIM et de la SMGS.

- Compte tenu de cette situation, la Fédération de Russie entend maintenir une approche globale en ce qui concerne les travaux d'élaboration d'un régime juridique uniformisé

pour le transport ferroviaire. Les dispositions qui ont été formulées pour le nouveau régime juridique du transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie ne peuvent être considérées que comme l'un des nombreux éléments d'une réglementation ferroviaire uniformisée (l'une des annexes à une convention) ou comme une première étape vers l'établissement d'un tel régime, mais non comme un accord intergouvernemental distinct.

- La plupart des dispositions du document visé correspondent aux Règles CIM, dont un certain nombre de clauses ont été transformées en clauses supplétives. Afin de parvenir à un compromis entre les deux régimes juridiques, on a présenté certaines dispositions importantes de telle sorte qu'il est nécessaire de se référer à la pratique ou à la législation nationale.
- La prise en compte de certaines questions fondamentales se rapproche de la façon de procéder des pays membres de l'OTIF, laquelle diffère des conditions techniques dans lesquelles sont menées les activités de transport des principales entreprises ferroviaires de pays comme la Russie, la Chine et le Kazakhstan.
- L'élaboration en 2019 d'une lettre de voiture et des documents d'accompagnement pour le projet de dispositions juridiques du transport de marchandises dans le cadre de la Commission OSJD sur le droit des transports n'est pas opportune, puisque le Groupe d'experts n'est pas d'accord sur l'approche de base à adopter pour établir le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.
- Il n'existe pas de consensus sur les approches à considérer en vue d'établir le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

Administration du régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire et travaux futurs en vue de l'adoption du régime

21. **Proposition** : compte tenu de la très grande expérience acquise en matière de droit ferroviaire international par les deux organisations internationales spécialisées que sont l'OSJD et l'OTIF, proposer aux secrétariats de constituer un groupe de travail temporaire chargé de formuler des options pour l'administration du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

22. La CEE devrait être le dépositaire du futur régime juridique. Une autre option pourrait également être étudiée, à savoir l'établissement d'une institution spécialisée des Nations Unies comparable à celles qui existent pour le transport maritime et le transport aérien (l'OMI et l'OACI).