


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

Dix-neuvième session

Genève, 2-4 avril 2019

**Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation
du droit ferroviaire sur sa dix-neuvième 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. Adoption du rapport (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 dix-neuvième session du 2 au 4 avril 2019, à Genève. Cette session était présidée par M. A. Druzhinin (Fédération de Russie).
2. Des représentants des pays suivants y ont participé : Allemagne, Azerbaïdjan, Croatie, Fédération de Russie, Kazakhstan, Lettonie, Luxembourg, Slovaquie, Suisse et Turquie. Un représentant de la Commission européenne était également présent.
3. Des experts des organisations intergouvernementales ci-après ont aussi pris part à la session : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). 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 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 dix-neuvième session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/1).

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 exigés :
 - i) La DB a mentionné le fait qu'elle avait organisé une téléconférence entre les entreprises ferroviaires, comme suite à la demande faite, à la dix-huitième session, de traiter de questions en suspens concernant la lettre de voiture adaptée aux essais pilotes. Ces questions ont été énumérées dans le rapport de la dix-huitième session (voir ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/5, point 6 a) ii)). Ont participé à la téléconférence, outre les experts de la DB, des experts de PKP. Les autres entreprises ferroviaires invitées n'ont pas participé. Les conclusions de la téléconférence sont consignées dans le document informel n° 5. Les experts des deux entreprises ferroviaires sont convenus que les questions en suspens devraient être clarifiées au moyen d'instructions adéquates, lesquelles instructions sont généralement fournies par les manuels relatifs aux lettres de voiture. Ils ont par conséquent recommandé de ne pas apporter de modification supplémentaire à la lettre de voiture adaptée. Le document informel n° 5 donne un exemple de la manière dont pourrait être établi un manuel sur la lettre de voiture dans le cadre du régime juridique unifié du transport ferroviaire. À la téléconférence, la question de savoir si des explications supplémentaires sur les articles 28 et 32 à 34 étaient nécessaires n'a pas été tranchée ;
 - ii) Le Groupe d'experts a pris note des conclusions communiquées ;
 - iii) Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/3, dans lequel figure une liste de documents intéressant le contrat de transport, dont la modification pourrait être rendue nécessaire par certaines dispositions du régime juridique unifié du transport ferroviaire. Le secrétariat a fait savoir que cette liste avait été établie à partir d'informations recueillies auprès d'experts ;
 - iv) Le Groupe d'experts, à l'issue d'un débat approfondi, est convenu qu'il était nécessaire d'actualiser le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/3 en ajoutant des informations i) sur la pertinence d'un document utilisé au titre des systèmes CIM et SMGS pour le projet de dispositions du régime juridique uniformisé du transport

ferroviaire et, dans l'affirmative, ii) sur la question de savoir si ce document devrait être modifié au vu desdites dispositions. La liste des documents pourrait être élargie si nécessaire. PKP a proposé d'effectuer cette mise à jour ;

v) Le secrétariat a rendu compte de la traduction de la lettre de voiture adaptée du russe à l'anglais et au français. Les traductions ont été communiquées dans l'annexe au rapport de la dix-huitième session. À la demande du secrétariat, le CIT s'est déclaré disposé à les revoir et, si besoin était, à apporter des modifications. À l'issue de cet examen, les deux langues devraient être ajoutées au modèle de lettre de voiture adaptée ;

vi) Le secrétariat a en outre fait savoir que l'OSJD avait fourni la traduction en chinois de la lettre de voiture adaptée (disponible en tant que document informel n° 1), ainsi que du projet de dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire (disponible en tant que document informel n° 2). Le secrétariat a fait remarquer que la case 22 de la lettre de voiture devait être renommée « Dangerous goods » (Marchandises dangereuses) et que le feuillet six de la lettre de voiture adaptée devait être supprimé ;

vii) Le Groupe d'experts a remercié l'OSJD pour ses travaux de traduction des deux documents ;

b) Superviser l'exécution d'un nombre substantiel d'essais pilotes en conditions réelles :

i) À sa dernière session, le Groupe d'experts avait décidé que les essais relatifs à l'uniformisation du droit ferroviaire devraient de préférence porter sur les quatre couloirs suivants :

- a. Allemagne-Pologne-Bélarus-Fédération de Russie ;
- b. Turquie-Géorgie-Azerbaïdjan ;
- c. Turquie- Iran (République islamique d') -Turkménistan ;
- d. Autriche-Slovaquie-Ukraine-Fédération de Russie-Kazakhstan-République populaire de Chine ;

ii) Le Groupe avait prié le secrétariat d'écrire aux ministres des transports des États membres traversés par les quatre couloirs et aux directeurs généraux des entreprises ferroviaires de ces pays, au nom de la Secrétaire exécutive de la CEE, pour les inviter à effectuer les essais. Les lettres devaient être accompagnées du dossier concernant l'uniformisation du droit ferroviaire (projet de dispositions, lettre de voiture adaptée et document explicatif sur l'uniformisation du droit ferroviaire) ;

iii) Le secrétariat a informé le Groupe d'experts des mesures prises pour établir la lettre et le dossier, y compris des consultations au sein du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). La lettre a été signée le 25 janvier 2019 et elle a été diffusée par l'intermédiaire des missions permanentes des États Membres concernés à leurs ministres des transports les 28 et 29 janvier 2019. Les ministères et les entreprises ferroviaires ont été mis en copie pour la diffusion par courrier électronique ;

iv) Le Groupe d'experts s'est félicité de la diffusion des lettres et du dossier et a prié les experts des pays intéressés de fournir des informations à jour sur les mesures prises ;

v) À cet égard, la DB a dit qu'aucun progrès n'avait été fait en vue de la réalisation d'essais sur le couloir Allemagne-Pologne-Bélarus-Fédération de Russie. Le Bélarus était resté sans réaction alors que, par ailleurs, il n'était pas certain que les chemins de fer russes aient reçu l'autorisation nécessaire, comme il en avait été question à la dix-huitième session, de participer à l'essai. La Fédération de Russie a informé le Groupe d'experts que l'autorisation avait déjà fait l'objet de démarches de la part du Ministère des transports, mais que celles-ci n'avaient pu aboutir en raison de circonstances imprévues, et que la délivrance de l'autorisation aux chemins de fer russes par le Ministère des transports devrait être accompagnée de renseignements

spécifiques sur l'itinéraire et le type de marchandises à transporter dans l'essai. Le Groupe a prié la Fédération de Russie de délivrer rapidement une autorisation de principe et d'en fournir la copie au secrétariat. Cette autorisation devrait permettre aux chemins de fer russes de lancer officiellement des préparatifs concrets pour l'essai pilote en conditions réelles. Une telle autorisation serait également nécessaire pour que les autres pays partenaires commencent les travaux relatifs aux préparatifs de l'essai, par exemple en ce qui concerne la détermination de l'itinéraire et de la cargaison appropriée. Une fois que les détails relatifs aux essais pilotes en conditions réelles seraient mis au point, les autorités russes pourraient émettre l'autorisation d'essai pour l'itinéraire et la cargaison ;

vi) L'Azerbaïdjan et la Turquie ont annoncé qu'ils avaient signé, le 15 mars 2019, un mémorandum d'accord impliquant également la Géorgie, qui jetait les bases nécessaires à des essais relatifs à l'application des dispositions du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire dans le couloir Turquie-Géorgie-Azerbaïdjan. Ils ont en outre parlé d'un essai qui avait débuté le 22 mars 2019 et pour lequel avaient été utilisées les lettres de voiture juridiquement contraignantes des Règles CIM et de l'Accord SMGS et, parallèlement, la lettre de voiture adaptée au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Celle-ci avait fait l'objet d'un examen adéquat pendant le transport. La réalisation de l'essai avait permis de formuler plusieurs conclusions qui sont consignées dans le document informel n° 4 soumis par la Turquie. Ces conclusions concernent le projet des dispositions du régime juridique uniformisé (articles 5 et 13), d'éventuelles modifications à la lettre de voiture adaptée et la nécessité des documents supplémentaires accompagnant cette lettre ;

vii) Le Groupe d'experts a examiné les conclusions une par une et a conclu ce qui suit :

- Il ne semble pas nécessaire, pour les raisons suivantes, de modifier l'article 5 pour l'ajuster aux procédures douanières des différents pays :
 - Le paragraphe 2 de l'article 5 du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire prévoit la délivrance d'une lettre de voiture pour chaque envoi. L'envoi peut être constitué par un ou plusieurs colis, un wagon complet ou des marchandises réparties dans plusieurs wagons ou dans un train entier (par exemple chargement de charbon ou de minerai) ;
 - Alors que les entreprises de chemins de fer n'acceptent actuellement que l'envoi par wagon complet, les Règles CIM établissent bien une distinction entre les envois « par wagon complet » et les envois « de détail » ou en « colis » (cf. articles 13 et 16 des Règles CIM). L'article 21 de l'Accord SMGS paraît souple ;
 - Si les procédures de l'administration douanière turque nécessitent des dispositions particulières, les parties au contrat sont tenues de les respecter dans leur contrat de transport et dans la lettre de voiture (cf. article 4, n° 2 du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire) ;
- La fixation de délais maximaux de livraison est prévue à l'article 13 du régime juridique uniformisé. Cet article permet aux parties au contrat de transport de convenir d'un délai maximum de livraison qui réponde à leurs besoins spécifiques ;
- L'utilisation de modèles d'accord spécifiques entre transporteurs relatifs à l'indemnisation des dommages, à l'instar de l'AIM dans le domaine des Règles CIM, qui constituerait une dérogation aux prescriptions des articles 32 et 33 du régime juridique uniformisé, est possible en conformité avec l'article 34 ;
- Les transporteurs peuvent continuer d'utiliser un procès-verbal de constatation entre eux, même si l'article 28 du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire requiert une déclaration de dommage de l'expéditeur ou du destinataire. La liste du transporteur peut également être acceptée par les clients en tant que déclaration de dommage s'ils sont d'accord avec son contenu ;

- Les modifications du modèle de lettre de voiture adaptée devraient être examinées par les entreprises ferroviaires et les vues de ces dernières devraient être communiquées au secrétariat avant la prochaine session, s'agissant de la question de savoir si, pour les points énumérés ci-après, il devrait y avoir une modification du modèle ou si ces points peuvent être réglés par des instructions appropriées du manuel :
 - Inclusion d'une case indiquant la station de transbordement ou de transfert ;
 - Refonte de la case 18 pour harmonisation avec les informations fournies dans la case 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 cases 49 à 58 et 72 à 94 ;
- Les propositions de documents spécifiques destinés à accompagner la lettre de voiture du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et pouvant être adaptés aux dispositions de ce régime devraient être envoyées au secrétariat aux fins de leur inclusion dans la mise à jour du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/3.

viii) Le Groupe d'experts a également examiné les projets de futurs essais. À cet égard, l'Azerbaïdjan et la Turquie ont annoncé qu'un autre essai était prévu dans le couloir Azerbaïdjan-Géorgie-Turquie ;

ix) La Turquie a également fait part de sa correspondance avec la République islamique d'Iran dans la perspective de la réalisation d'essais pilotes. Il n'apparaissait toutefois pas clairement, au moment de la réunion, si l'essai pouvait être exécuté ;

x) Le Groupe d'experts s'est félicité des informations communiquées par l'Azerbaïdjan et la Turquie et a exhorté les autres pays situés le long des deux autres couloirs à faire de même ;

xi) L'expert du Kazakhstan a fait part de la possibilité que le Kazakhstan participe aux essais dans les quatre couloirs, après confirmation par le ministère concerné ;

xii) La Slovaquie a informé de sa volonté de procéder à l'essai avec les pays partenaires situés le long du couloir Autriche-Slovaquie-Ukraine-Fédération de Russie-Kazakhstan-République populaire de Chine ;

xiii) Le Groupe d'experts a également invité les pays à envisager de mettre à l'essai les dispositions du chapitre 3 du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire sur la responsabilité. Au cas où la participation des clients aux essais serait impossible et/ou si aucune perte ou dommage ne survient au cours des essais, les entreprises ferroviaires pourraient envisager d'effectuer un essai virtuel à cette fin ;

c) Détermination du champ d'application du cadre juridique harmonisé du transport ferroviaire et conversion de ce cadre en instrument juridiquement contraignant :

i) Suite à la demande formulée par le Groupe d'experts à sa dix-huitième session, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6/Rev.1, version révisée du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6 (ajout d'informations sur la Convention CMR et les pratiques adoptées pour modifier les instruments juridiques et leurs annexes techniques au moyen d'amendements et correction ou actualisation des informations sur les Règles CIM) ;

ii) Le Groupe d'experts a pris note de cette révision ;

iii) Le Groupe d'experts a ensuite continué à réfléchir à la forme qu'il convenait de donner au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, c'est-à-dire à la question de savoir s'il était préférable d'élaborer une convention-cadre portant sur diverses questions ferroviaires ou une convention relative aux contrats de transport international de marchandises par voie ferroviaire. Ce débat a commencé par une présentation du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5, qui contient une analyse des incidences et des avantages qui découleraient de l'adoption de la

convention relative au contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (ci-après « convention relative au contrat de transport ») en tant que cadre juridique unifié du transport ferroviaire. Ce document a été soumis par la Commission européenne ;

iv) Le débat s'est en outre appuyé sur la présentation du document informel n° 3 soumis par la Fédération de Russie, qui porte sur les fonctions actuelles du Conseil des transports ferroviaires des pays membres de la Communauté des États indépendants en ce qui concerne la gestion et la coordination de l'action des chemins de fer ;

v) Enfin, une contribution importante au débat a été apportée par le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/6, soumis par l'OTIF, qui présente des aspects opérationnels et un système administratif se fondant sur la COTIF ;

vi) Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/4, qui devait être établi par le Fédération de Russie et aurait dû contenir une analyse des incidences et des avantages découlant de l'adoption d'une convention-cadre relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et couvrir diverses questions, n'a pas été soumis à la dix-neuvième session ;

vii) Au cours de la discussion, le Groupe d'experts a constaté que :

- L'absence du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/4 interdisait de procéder à une comparaison précise entre les deux possibilités que sont une convention-cadre relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et une simple convention relative au contrat de transport tenant lieu de régime juridique uniformisé du transport ferroviaire ;
- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 est convaincant quant aux incidences positives sur le secteur ferroviaire et aux avantages découlant de l'adoption, dans un premier temps, d'une convention relative au contrat de transport tenant lieu de régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Cette proposition a été appuyée par la grande majorité des experts présents, en particulier ceux de l'Allemagne, de la Croatie, du Luxembourg, de la Slovaquie, de la Suisse et de la Turquie, qui ont demandé la poursuite des travaux d'élaboration du texte complet de cette convention avant la fin du mandat actuel du Groupe d'experts. Selon la Fédération de Russie, l'adoption d'une simple convention relative au contrat de transport ne permettrait pas de réaliser les objectifs des travaux du Groupe, ce qui revient à dire qu'il n'y aurait aucun système de régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Par conséquent, les conditions permettant le transport des marchandises sans entrave sur le continent eurasiatique ne seraient pas réunies ;
- Le contrat de transport international de marchandises par chemin de fer devrait être la clef de voûte d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Toutefois, l'expert de la Fédération de Russie appuie l'option d'un régime juridique uniformisé matérialisé par une convention-cadre ;
- Il convient de recenser les questions ou les relations autres que le contrat de transport qu'il convient de réglementer dans le cadre d'un régime juridique uniformisé et d'évaluer les incidences et les avantages associés avant d'investir dans l'élaboration de dispositions juridiques ;
- Conformément au plan de travail révisé (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1), le Groupe d'Experts se doit de respecter un calendrier de réalisations, et pour mener ces travaux à bien il convient d'aborder les différentes questions l'une après l'autre et non en parallèle. Une convention relative au contrat de transport constituerait une étape d'un tel calendrier ;
- L'élaboration d'un système de conventions constituant un régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire, dans lequel chacune de ces conventions traiterait d'une question spécifique, peut être une solution de compromis entre la solution consistant à n'élaborer qu'une simple convention relative au contrat de transport et celle d'une convention-cadre. Une telle

approche permettrait au Groupe d'experts de progresser étape par étape, dans le cadre de son mandat actuel et des éventuels mandats à venir.

viii) À la lumière de ce qui précède, le Groupe d'experts a décidé de poursuivre l'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant relatif à un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire ;

ix) Le Groupe d'experts a demandé instamment à la Fédération de Russie de soumettre le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/4 bien avant la prochaine session. Ce document devrait : i) décrire les diverses questions relatives aux chemins de fer devant être traitées dans le cadre d'une convention-cadre constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, ii) analyser les incidences de la convention-cadre et ses avantages et iii) proposer un système de gestion pour la convention-cadre. L'examen de ce document devrait permettre au Groupe d'experts de déterminer si l'élaboration de ladite convention est une option viable ou non ;

x) Le Groupe d'experts a également demandé au secrétariat d'établir deux documents pour la prochaine session. L'un de ces documents devrait contenir une proposition de préambule pour le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire en tant qu'instrument juridiquement contraignant. L'autre document devrait contenir une proposition de version définitive des dispositions. Ces propositions seraient examinées par le Groupe à la prochaine session en tenant compte de la solution choisie pour l'élaboration du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, à savoir un ou plusieurs instruments juridiques contraignants, et serait modifié si nécessaire pour mieux correspondre à cette solution ;

xi) Enfin, le Groupe d'experts a invité les experts à soumettre leurs propositions concernant les autres questions qui devraient être analysées et à décider s'il serait judicieux de les traiter dans le cadre du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.

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 été informé que la dix-neuvième session devrait se tenir au Palais des Nations, à Genève, du 9 au 11 juillet 2019.

VI. Adoption du rapport (point 5 de l'ordre du jour)

9. Le Groupe d'experts a provisoirement adopté le rapport de sa dix-neuvième session. Les modifications de forme demandées seront intégrées par le Président, avec le concours du secrétariat, dans un délai de deux semaines, pour que le rapport soit disponible dans les trois langues pour la prochaine session.