


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-septième session

Genève, 9-11 juillet 2018

**Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation
du droit ferroviaire sur sa dix-septième 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)	5-8	2
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	9	2
IV. Mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)	10-12	3
V. Adoption du plan de travail (point 4 de l'ordre du jour)	13-14	4
VI. Exécution du mandat du Groupe (point 5 de l'ordre du jour)	15-30	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)	31	7
VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour)	32	7
IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour)	33	8



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa dix-septième session du 9 au 11 juillet 2018 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, Grèce, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Turquie. Les représentants du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de la CEE, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ont également assisté à la session.
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). Étaient également présents des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés et Comité international des transports ferroviaires (CIT).
4. Des experts des entités ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : CMS Cameron McKenna LLP, Deutsche Bahn AG (DB AG), la compagnie russe de chemins de fer JSC (RZD), 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)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/1.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire tel que modifié.
6. Le Groupe d'experts était d'avis que les points 5, 6, 7 et 8 de l'ordre du jour proposé, qui concernaient les différentes tâches qui lui étaient assignées pendant la durée de son mandat, devraient être regroupés sous un seul et même point intitulé « Exécution du mandat du Groupe ». Il a donc été décidé que l'ordre du jour devait être modifié en conséquence et que ce point figurerait dans les ordres du jour des prochaines sessions du Groupe.
7. Conformément à son nouveau mandat (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1), le Groupe d'experts a rappelé que le principal objectif de la dix-septième session était l'adoption de son plan de travail, lequel devait définir clairement ses objectifs et les tâches à accomplir et établir un calendrier d'exécution. Pour mieux rendre compte de cet objectif, il a été décidé de modifier le titre du point 4 du projet d'ordre du jour comme suit : « Adoption du plan de travail ».
8. Le secrétariat a fourni des informations sur la discordance entre le plan de travail établi et le mandat du Groupe, compte tenu de l'année où le Groupe devait achever ses travaux. Après discussion, le Groupe d'experts a estimé qu'il était nécessaire de mettre en œuvre le mandat tel qu'adopté par le CTI et approuvé par le Comité exécutif, dans la mesure où les tâches étaient dûment calibrées et agencées selon un calendrier précis. Il a donc été décidé que les documents de la réunion devaient être corrigés en conséquence. Le mandat en question (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1) prévoit que le Groupe d'experts se réunira deux fois en 2018, et au moins trois fois en 2019, avant d'achever ses activités par la communication d'un rapport au Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-treizième session en novembre 2019.

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

9. Le Groupe d'experts a réélu M. A. Druzhinin (Fédération de Russie) Président et élu M^{me} M. Urbańska (PKP CARGO S.A) Vice-Présidente.

IV. Mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2018/13/Rev.1 et ECE/TRANS/274.

10. Le Groupe d'Experts a rappelé qu'au cours de la quatre-vingtième session du CTI, qui s'est tenue du 20 au 23 février 2018, le Comité des transports intérieurs (CTI) a décidé que l'activité du Groupe serait prolongée de deux années supplémentaires et a examiné et adopté son nouveau mandat (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1).

11. Le CTI s'est félicité des travaux entrepris et du rapport établi par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Le Groupe a réussi, au cours des dernières années, à élaborer, en vue de l'instauration d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire, des dispositions relatives au contrat de transport, au régime de responsabilité et aux relations entre les transporteurs, et à les expérimenter en supervisant des essais pilotes le long de certains couloirs de transport. Lors de l'élaboration de ces dispositions, le Groupe a tenu compte des bonnes pratiques déjà mises en œuvre au titre des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Convention CIM-COTIF) et de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS), ainsi que d'autres conventions relatives aux transports internationaux (CMR, CMNI, Convention de Montréal, Convention de Varsovie, etc.).

12. Conformément à la Déclaration commune sur le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et les activités visant à uniformiser le droit ferroviaire, signée le 26 février 2013 à la Réunion ministérielle de la CEE intitulée « Pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie », ainsi qu'au projet de dispositions juridiques relatif à l'instauration d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire élaboré par le Groupe d'experts, ce dernier aura essentiellement pour tâches, au cours de cette nouvelle période d'activité :

a) De superviser l'établissement de la version finale des documents exigés afin d'assurer des services de transport ferroviaire international en vertu d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire, notamment un modèle type de lettre de voiture correspondant aux nouvelles dispositions et le guide pratique qui l'accompagne ;

b) De superviser l'exécution d'un nombre substantiel d'essais pilotes en conditions réelles à réaliser par les entreprises ferroviaires impliquées dans le Groupe le long des corridors convenus ou d'autres corridors si des gouvernements le proposent, afin de vérifier la validité opérationnelle et l'efficacité des dispositions juridiques élaborées ;

c) De rédiger un document ou un ensemble de documents relatif à un régime juridique unique pour le transport ferroviaire, susceptible d'être adopté en tant qu'instrument juridiquement contraignant ; ce document (ou cet ensemble de documents) devra :

i) Prendre en compte le projet de dispositions juridiques sur le contrat de transport déjà élaboré ;

ii) Prévoir les dispositions formelles nécessaires relatives au dépositaire, à la direction, au secrétariat, au comité administratif, aux procédures de modification, aux droits de vote, etc. ;

iii) Être structuré de manière à pouvoir faciliter l'ajout de dispositions relatives à d'autres questions liées au transport ferroviaire international de marchandises lorsque le Groupe le jugera opportun ;

d) D'examiner d'autres questions pertinentes liées au transport ferroviaire international de marchandises en vue d'ajouter, le cas échéant, des dispositions au document visé à l'alinéa c) ; ces questions pourront concerner :

i) Des dispositions cadres sur les marchandises dangereuses ;

ii) Des dispositions-cadres sur l'utilisation des wagons de marchandises ;

iii) Des dispositions-cadres sur les infrastructures ferroviaires ;

iv) Des dispositions-cadres sur le matériel roulant.

V. Adoption du plan de travail (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3
et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1.

13. Le Groupe d'experts a rappelé que, conformément à son nouveau mandat, il devait adopter un plan de travail définissant clairement ses objectifs et les tâches à accomplir et établissant un calendrier d'exécution. Aux termes de ce mandat, il a examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3 établi par le secrétariat, dans lequel sont présentés un projet de plan de travail, les étapes importantes et les dispositions administratives qui devraient permettre d'atteindre les objectifs fixés pour la durée dudit mandat.

14. Le Groupe a décidé qu'une approche par étapes devrait être suivie en ce qui concerne le calendrier de ses activités et la mise en œuvre du plan de travail, étant donné que la mise en œuvre de certaines de ces activités est liée à l'exécution d'autres tâches. Lorsqu'une telle dépendance existe, il faut attendre qu'une tâche donnée soit terminée avant que la suivante commence et que le Groupe puisse suivre ses progrès. Parallèlement, le Groupe est convenu qu'il fallait conserver une certaine souplesse, faute de quoi, si une tâche prenait du retard, l'exécution de l'ensemble du plan de travail risquait d'être retardée. Par conséquent :

a) Le projet de plan de travail établi par le secrétariat a été modifié (ajouts ou suppressions) pour qu'il soit mieux tenu compte du déroulement des activités et de leur enchaînement (étapes importantes) ;

b) Le projet de plan de travail a également été modifié pour qu'il soit tenu compte des observations spécifiques du Groupe d'experts ;

c) En outre, le projet de plan de travail a été complété, pendant la session, par un plan d'action concis et clair que le Groupe a établi après en avoir débattu. Certaines activités de ce plan d'action sont des étapes importantes et urgentes ; elles sont résumées ci-après :

i) Il convient d'établir une lettre de voiture spécifique pour permettre aux entreprises ferroviaires d'effectuer des essais pilotes en conditions réelles. Il a été convenu que cette lettre de voiture spécifique s'inspirerait de la lettre de voiture commune CIM/SMGS et, en particulier, de la version adaptée aux besoins et exigences d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire, telle que présentée par le CTI à la précédente réunion du Groupe. Il reste toutefois, avant de mettre la dernière main à la lettre de voiture, à prendre en compte quelques observations reçues par RZD (documents informels SC.2/GEURL n^{os} 1 et 2 (2018)). Il a été décidé que DB, PKP, les Chemins de fer biélorussiens et RZD devaient s'atteler ensemble à cette tâche et la terminer bien avant la prochaine session du Groupe (qui aura lieu en octobre), de préférence en septembre 2018 ;

ii) Les États se conformant à la Convention SMGS doivent de toute urgence prendre une décision autorisant l'utilisation temporaire du régime juridique unique sur leurs territoires aux fins des essais pilotes en conditions réelles. En l'absence d'une telle décision, il serait impossible de procéder à ces essais. Il est donc crucial et urgent que les experts de ces États demandent qu'une telle décision soit prise dès que possible. Le secrétariat, chaque fois que cela sera nécessaire et demandé, aidera ces experts en adressant des courriers pertinents aux ministères ;

iii) Il convient d'organiser le plus grand nombre possible d'essais pilotes en conditions réelles. Dans le plan d'action du Groupe, quatre corridors ont été désignés en tant que sujets possibles d'études de cas. Le secrétariat devrait faire en sorte que les États et les entreprises ferroviaires concernés par ces corridors qui ne participent pas aux travaux du Groupe ou ne sont pas au courant de ses activités et de la demande d'essais pilotes en conditions réelles (le Bélarus, le Turkménistan, etc.) reçoivent une lettre d'invitation appropriée les encourageant vivement à y participer ;

iv) La participation active de l'OSJD, notamment à l'établissement des documents pertinents et à la mise en œuvre du plan de travail du Groupe, doit être encouragée. Le secrétariat devrait rédiger une lettre d'invitation à l'intention du Comité de l'OSJD pour solliciter sa participation aux travaux du Groupe ;

d) Une révision du projet de plan de travail établie sur la base de ces modifications (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1) a été adoptée par le Groupe en tant que document d'après session. Ce document sera considéré comme son plan de travail. Il sera traduit dans les trois langues officielles de la CEE et il est considéré comme faisant partie intégrante du présent rapport.

VI. Exécution du mandat du Groupe (point 5 de l'ordre du jour)

15. Les membres du Groupe ont eu l'occasion d'échanger leurs premières réflexions sur les différentes tâches prévues dans le mandat. Les principales préoccupations concernant l'établissement des documents et la réalisation des essais pilotes en conditions réelles ont été pour l'essentiel examinées et traitées au titre du point 4 de l'ordre du jour. Les questions énumérées ci-dessous ont également fait l'objet de discussions.

16. Le Groupe a recensé et résumé les obstacles à la réalisation des essais pilotes en conditions réelles :

- a) État d'avancement de la lettre de voiture ;
- b) Décision des États se conformant à la Convention SMGS d'autoriser temporairement leurs entreprises ferroviaires à utiliser le régime juridique unique pendant l'exécution des essais pilotes en conditions réelles ;
- c) Participation des pays concernés par les corridors, tels que le Bélarus ;
- d) Avis des autorités douanières sur ces essais pilotes ;
- e) Portée et paramètres des essais pilotes (fret, itinéraire, clients, durée, etc.) ;
- f) Inclusion du Comité OSJD et du secrétariat du CTI.

17. En ce qui concerne la lettre de voiture, son guide pratique et les documents pertinents et complémentaires requis pour le régime juridique unique, le Groupe a décidé que la lettre de voiture commune CIM/SMGS, son guide pratique et ses documents additionnels, seraient utilisés après avoir été adaptés pour satisfaire aux besoins et exigences dudit régime. Ces documents adaptés serviront pour les essais pilotes, mais aussi pour la version définitive du régime juridique unique. Leur élaboration incombera aux compagnies ferroviaires concernées, comme indiqué dans le plan d'action adopté, mais il serait bon, si possible, d'avoir l'aval des organisations ferroviaires internationales compétentes (CIT, OSJD, OTIF), bien que cela ne soit pas exigé dans le projet de dispositions juridiques établi.

18. Ainsi que l'avait proposé le secrétariat, le Groupe a décidé de soumettre toutes les informations appropriées sur les essais pilotes en conditions réelles au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et d'inscrire cela à l'ordre du jour du WP.30 afin d'avoir l'avis des experts des questions douanières.

19. En ce qui concerne les paramètres et la portée des essais pilotes en conditions réelles, le Groupe a rappelé que des travaux similaires avaient été entrepris pour les essais pilotes virtuels (document informel SC.2/GEURL n° 1 (2017), document informel SC.2/GEURL n° 3 (2017) et *Introduction to URL's fundamentals and objectives* (Introduction aux principes et objectifs du régime juridique unique pour le transport ferroviaire, en anglais uniquement)) et que les entreprises ferroviaires devraient prendre en compte cette analyse en mettant sur pied les essais pilotes en conditions réelles. Les paramètres sont les suivants :

- a) Itinéraire – description du corridor / des entreprises ferroviaires concernées ;
- b) Client – description des marchandises ;
- c) Calendrier de l'essai pilote ;
- d) Paramètres à évaluer en fonction du projet de dispositions juridiques déjà élaboré :
 - i) Termes du contrat (parties concernées ; valeur du fret convenu et qui doit payer ; contact ; marchandises à transporter ; dates de livraison devant faire l'objet

d'un accord ; possibilité éventuelle de dérogations aux règles en matière de responsabilité (extensions/restrictions/exonérations) ; procédures douanières) ;

ii) Documents à utiliser (lettre de voiture ; nécessité éventuelle d'un contrat de transport valide ; possibilité de porter toutes les inscriptions nécessaires ; possibilité d'établir une lettre de voiture électronique ; responsable de la production d'un document d'accompagnement à l'exportation) ;

iii) Étiquetage, emballage, chargement, déchargement (obligations d'étiquetage ; responsable du chargement et du déchargement) ;

iv) Droit d'usage (ayant droit ; transfert éventuel du droit d'usage à partir d'une date précise ; nécessité éventuelle de produire des documents pour exercer le droit d'usage) ;

v) Empêchement au transport ou à la livraison (qui doit obtenir des instructions et de qui ; droit de disposer de la marchandise lorsque aucune instruction ne peut être obtenue ; qui doit supporter les frais éventuels) ;

vi) Livraison (statut juridique du destinataire).

20. Tous les autres obstacles énumérés font déjà l'objet d'actions concrètes dans le plan d'action adopté par le Groupe.

21. PKP Cargo s'est une fois de plus dit prêt à soutenir non seulement l'organisation d'essais pilotes en conditions réelles, mais aussi l'établissement des documents nécessaires.

22. La DB AG a également réaffirmé qu'elle souhaitait participer activement aux travaux du groupe et contribuer à la réalisation de ses objectifs, et qu'elle était disponible. Elle est disposée à mettre sur pied et à réaliser des essais pilotes avec d'autres entreprises ferroviaires. De tels essais pilotes pourraient se dérouler en Allemagne si les entreprises ferroviaires et les clients concernés acceptent d'effectuer ces transports dans un cadre contractuel et de régler les problèmes éventuels par commun accord entre les parties. La DB AG prévoit déjà de pouvoir travailler avec d'autres entreprises ferroviaires et leurs partenaires sur une telle base contractuelle.

23. Le Groupe a également examiné la possibilité d'organiser un atelier ou une conférence, avec pour objectif premier de faire connaître les travaux menés en vue de la création d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire. Le secrétariat de l'OTIF a indiqué qu'il était prévu d'organiser l'année prochaine un atelier en coopération avec le Comité de l'OSJD, et que les travaux relatifs à la création d'un tel régime pourraient en être l'une des thématiques. Le secrétariat a dit qu'il organisait cette année deux conférences sur la question. La première, qui était prévue dans le cadre du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, le 3 septembre 2018, portait sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie. La deuxième, qui était organisée le 20 novembre 2018 pendant la session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, portait sur les difficultés opérationnelles du transport intermodal régional et les solutions novatrices. Le secrétariat veillerait à ce qu'il soit question des travaux relatifs à la création d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire à l'occasion de ces deux manifestations. Le secrétariat a également proposé, si le Groupe le souhaitait, d'organiser pendant la session du CTI de février 2019 une manifestation parallèle consacrée à cette question. Aucune décision n'a été prise à ce sujet. Le Groupe de travail pourrait examiner à nouveau cette question à sa prochaine session

24. Le Groupe a également discuté de la possibilité de préparer une sorte de document informatif (par exemple une brochure, un dépliant, etc.) qui illustrerait les avantages de l'application du régime juridique unique. Toutefois, même si les experts sont convenus que ce serait une bonne idée, ils ont décidé de différer leur décision sur cette question, dans la mesure où tous les pays n'ayant pas la même vision ou la même approche en ce qui concerne la création de ce régime, l'élaboration d'un tel document soulèverait certains problèmes auxquels il faudrait consacrer beaucoup de temps. Le secrétariat a rappelé qu'un texte similaire, précédemment établi par M. Freiser (*Introduction to URL's fundamentals and objectives*, disponible à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_15.html), pourrait servir de modèle à ce document d'information.

25. Certains experts ont dit que, d'une manière ou d'une autre, la communication entre experts entre les sessions devait être assurée. Étant donné que différentes parties prenantes effectueront un travail important entre les sessions du Groupe, les experts devraient être informés des éléments nouveaux et être dûment préparés en vue de la prochaine session. Le secrétariat a proposé d'examiner la possibilité de créer un espace en ligne qui ne serait accessible qu'aux experts avec leur nom d'utilisateur et un mot de passe. Un tel espace permettrait de maintenir le contact sans interruption, puisque les principales parties prenantes pourraient mettre en ligne toutes les informations à jour et pertinentes. Le Groupe s'est félicité de cette proposition et a demandé au secrétariat de réfléchir à sa mise en œuvre.

26. Les experts ont également eu un premier échange de vues à propos du document (ou de l'ensemble de documents) relatif à un régime juridique unique pour le transport ferroviaire, susceptible d'être adopté en tant qu'instrument juridiquement contraignant.

27. Certains experts étaient d'avis que puisqu'il était question des transports en Europe et en Asie, le régime juridique unique pourrait prendre la forme d'une convention ou au moins d'un accord international, comme c'est aujourd'hui le cas avec l'Accord SMGS. Il n'y aurait aucun avantage à créer un troisième instrument juridique en plus des deux instruments existants, qui sont gérés respectivement par l'OTIF et l'OSJD. Le régime juridique devrait un jour remplacer les deux instruments existants.

28. D'autres experts étaient toutefois d'avis qu'il convenait d'adopter une approche pragmatique et progressive : le régime juridique unique pour le transport ferroviaire devait être mis en place et appliqué là où sa nécessité était avérée et où l'on pouvait en attendre des avantages. Le projet actuel de dispositions concernant les contrats de transport constituait une base solide pour l'application d'un instrument juridiquement contraignant. Ces dispositions s'appliquant lorsque les RU CIM et le SMGS ne s'appliquaient pas, il s'insérerait dans le régime juridique existant sans faire double emploi, en complétant de manière adéquate les instruments existants. Les entreprises ferroviaires avaient besoin d'un instrument solide et compétitif sur le plan juridique, pouvant être rapidement mis en œuvre.

29. Les experts sont convenus qu'une bonne base était nécessaire pour discuter et décider du type de document juridique nécessaire. Par conséquent, il convenait d'établir un document résumant toutes les options existantes et présentant les bonnes pratiques déjà mises en œuvre par d'autres modes de transport, et tenant compte des spécificités du secteur ferroviaire. Le temps nécessaire pour concrétiser chaque option serait un paramètre déterminant au moment de prendre une décision. Le Groupe a demandé au secrétariat d'établir un document pour sa prochaine session.

30. Les documents présentés par la Fédération de Russie (document informel SC.2/GEURL n° 1 (2018) et document informel SC.2/GEURL n° 2 (2018)) n'étant disponibles qu'en langue russe, ils ne pourraient pas être examinés à la présente session ; ils seront soumis en tant que documents officiels et traduits pour la prochaine session du Groupe, pour examen.

VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)

31. Aucune proposition n'a été formulée au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour)

32. La prochaine session du Groupe d'experts doit se tenir au Palais des Nations, à Genève, du 29 au 31 octobre 2018.

IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour)

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

