

Questionnaire simple:

1. Quelle approche est privilégiée dans votre pays/organisation pour l'élaboration du régime juridique uniformisé?

Approche A

Approche B

Aucune de ces approches (veuillez expliquer une autre approche privilégiée)

2. Si votre pays/organisation est favorable à l'approche A, veuillez préciser comment la disponibilité d'une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un ensemble formant un régime juridique uniformisé du transport par chemin de fer, pourrait être bénéfique au secteur impliqué dans le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. *Veuillez considérer comme secteur toutes les entreprises qui interviennent dans le fret de marchandises entre l'Europe et l'Asie.*

3. Si votre pays/organisation s'oppose à l'approche A, veuillez expliquer pourquoi la disponibilité d'une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un ensemble formant un régime juridique uniformisé du transport par chemin de fer, en tant qu'une interface juridique, n'apporterait pas, selon votre pays/organisation, des avantages essentiels au secteur impliqué dans le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. *Veuillez considérer comme secteur toutes les entreprises qui interviennent dans le fret de marchandises entre l'Europe et l'Asie.*

4. Si votre pays/organisation est favorable à l'approche B, veuillez préciser les avantages que l'harmonisation d'autres dispositions juridiques portantes, notamment, sur les wagons, l'infrastructure, etc. pourrait apporter au secteur impliqué dans le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Votre pays/organisation estime-t-il que l'harmonisation de ces dispositions juridiques modifiera les pratiques actuelles en matière de transport de marchandises (transbordement de conteneurs aux points de changement de l'écartement) ou aura un impact sur le marché (par exemple, un impact sur la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire causé par l'autorisation de transport indépendant avec ses propres moyens de traction, c'est-à-dire délivrance aux compagnies ferroviaires étrangères d'une autorisation de transport de marchandises sur des sections nationales des réseaux)? Dans votre réponse, vous pourrez vous référer aux considérations mentionnées dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6 (<https://unece.org/transport/events/sc2geurl-group-experts-towards-unified-railway-law-22nd-session>).

5. Si votre pays/organisation s'oppose à l'approche B, veuillez indiquer les raisons ou les conditions préalables qui, selon votre pays/organisation, appuieront les efforts nécessaires pour harmoniser les dispositions juridiques portantes, notamment, sur les wagons, l'infrastructure, etc.

6. Y a-t-il des dispositions dans le projet de convention tel que reflété dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 qui ne peuvent pas être acceptées par votre pays/organisation? Dans la réponse de votre pays/organisation, vous pouvez vous référer au document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 et au document informel No.1 (janvier 2021) (sections A à F) (<https://unece.org/info/Transport/Rail-Transport/events/349594>).

7. Y a-t-il des dispositions dans les régimes juridiques existants du transport ferroviaire COTIF et SMGS qui, selon votre pays/organisation, sont en contradiction avec l'élaboration d'une convention-cadre qui constituerait un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire?

8. Souhaiteriez-vous qu'une réunion des amis de la présidence du SC.2 soit organisée début juillet 2022 pour discuter les réponses au présent questionnaire avant qu'un résumé des consultations soit publié dans un document pour la soixante-seizième session du SC.2?

OUI

NON
