



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Soixante-seizième session**

Genève, 16-18 novembre 2022

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne  
et le long des corridors de transport Europe-Asie****Résumé des réponses reçues dans le cadre des consultations  
de 2022 sur l'élaboration d'un régime juridique uniformisé  
du transport ferroviaire****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. À sa soixante-quinzième session (Genève, 17-19 novembre 2021), le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) est convenu de tenir des consultations sur le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire jusqu'à sa soixante-seizième session (novembre 2022) et a prié son président de conduire ces consultations.
2. Il a été décidé de mener ces consultations car aucun consensus n'avait été trouvé à la soixante-quinzième session concernant l'élaboration du régime juridique uniformisé.
3. Deux approches de l'élaboration du régime juridique uniformisé ont été mises au point par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après, le Groupe d'experts) dans le cadre de son mandat. Ces approches constituent le point de départ des consultations prévues en 2022 :
  - Approche A – Mise en place de règles uniformisées pour le transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie dans les domaines dans lesquels elles répondent à un besoin urgent (le contrat de transport), sans rien changer aux pratiques des deux organisations ferroviaires existantes, non plus qu'au régime juridique (notamment les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM) et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)) applicable au transport de marchandises sur les territoires respectifs (régime servant d'interface) ;
  - Approche B – Mise en place d'un ensemble unique de règles juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, qui n'entrerait en vigueur qu'après que toutes les annexes (portant notamment sur l'infrastructure, le matériel roulant, le droit des wagons, le transport de marchandises



dangereuses, etc.) auraient été négociées et adoptées. Selon cette approche, le secteur des transports ferroviaires n'a pas de besoin urgent d'un troisième régime juridique, la lettre de voiture CIM/SMGS permettant d'acheminer les marchandises par chemin de fer sans difficultés.

4. Dans le cadre des travaux du Groupe d'experts, il a souvent été fait état de la nécessité de comprendre les points de vue de tous les pays signataires de la déclaration conjointe sur l'uniformisation du droit ferroviaire. Les consultations menées en 2022 devraient donc permettre de prendre connaissance des points de vue des pays signataires, ainsi que d'autres pays intéressés de la région de la CEE et d'autres régions.

5. Les 35 États membres de la CEE ci-après ont signé la déclaration conjointe sur l'uniformisation du droit ferroviaire en 2013 : Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tchèque, Türkiye et Ukraine.

6. En outre, deux États non membres de la CEE ont signé la déclaration conjointe : la Mongolie et le Pakistan.

7. Pour faciliter les consultations, au début de mai 2022, un questionnaire simple a été élaboré et communiqué, au nom du Président du SC.2, aux ministères des transports des États membres de la CEE ayant un réseau ferroviaire, aux deux États non membres de la CEE qui ont signé la déclaration conjointe, ainsi qu'à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Le questionnaire a également été communiqué aux experts qui avaient participé aux travaux du Groupe d'experts. Les destinataires du questionnaire ont été priés de le renvoyer pour le 10 juin 2022 au secrétariat de la CEE.

8. Au moment de l'établissement du présent document, les 20 États membres de la CEE ci-après avaient renvoyé le questionnaire rempli : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Fédération de Russie, Finlande, France, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède et Türkiye. Deutsche Bahn, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'OTIF ont également renvoyé le questionnaire rempli.

9. Bien que tous les signataires de la déclaration conjointe n'aient pas répondu au questionnaire, il est noté avec satisfaction que des réponses ont été fournies par des pays qui n'avaient pas participé activement aux débats sur le régime juridique uniformisé au cours des dernières années, ni aux travaux du Groupe d'experts ni à ceux du SC.2. Il s'agit notamment des pays suivants : Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Finlande, Kirghizistan, Lettonie, Ouzbékistan, République de Moldova, Slovaquie et Suède.

10. Le présent document établit une synthèse des réponses communiquées par les pays et les entités susmentionnés (voir la section II) et appelle l'attention sur les questions que le SC.2 pourrait souhaiter examiner plus avant. Pour faciliter la consultation de ces questions, on les a mises en caractères italiques dans le texte ci-après. La section III contient les observations finales du Président du SC.2 au sujet des consultations. Ces observations ont été formulées au cours de la session extraordinaire du SC.2 tenue le 7 septembre 2022.

## II. Réponses reçues

### A. Approche privilégiée pour l'élaboration du régime juridique uniformisé

11. Seize pays (Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Finlande, France, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède et Türkiye) ont indiqué qu'ils préféreraient l'approche A. Cette approche est également privilégiée par l'OTIF, le CIT et Deutsche Bahn AG.

12. Trois pays (Fédération de Russie, Ouzbékistan et République de Moldova) ont indiqué qu'ils préféreraient l'approche B.

13. Enfin, le Bélarus propose d'adopter, en tant que solution de compromis, une autre approche associant des éléments des approches A et B. Selon ce pays, la première étape devrait consister à élaborer une législation distincte relative au contrat de transport ferroviaire de marchandises dans l'espace eurasiatique, qui serait appliquée par les parties au contrat de transport sur une base volontaire, parallèlement aux RU-CIM et au SMGS (approche A). Dans un deuxième temps, les RU-CIM et le SMGS devraient être progressivement supprimés, et la législation internationale distincte relative au contrat de transport ferroviaire de marchandises, modifiée si nécessaire sur la base des données d'expérience et des suggestions des Parties à cet instrument, devrait devenir la seule législation internationale régissant le contrat de transport ferroviaire international de marchandises (approche B selon le Bélarus).

14. La proposition du Bélarus devra peut-être être précisée, car l'approche B rend également nécessaire l'harmonisation d'autres textes législatifs que la législation relative au contrat de transport de marchandises dans l'espace eurasiatique. *Il convient donc de déterminer si le Bélarus envisage que le régime juridique uniformisé recouvre uniquement la législation relative au contrat de transport de marchandises, ou également d'autres textes législatifs.* Comme l'a indiqué la Fédération de Russie, favorable à l'approche B, selon son point de vue et conformément à son interprétation de la déclaration conjointe, l'objectif des travaux sur le régime juridique uniformisé est d'élaborer un régime intégrant tous les aspects des deux systèmes juridiques relevant de l'OSJD et de l'OTIF.

15. Les réponses reçues sont présentées de manière plus détaillée dans l'annexe au présent document (réponses à la question 1).

**B. Avantages ou absence d'avantages pour le secteur du transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie de l'adoption d'une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises en tant que premier instrument pouvant figurer dans un régime juridique uniformisé**

16. Un grand nombre de pays favorables à l'approche A font référence aux nombreux avantages qu'apporterait l'adoption de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises. Selon eux, cette convention, permettant de conclure un seul contrat de transport pour le transport international de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie, accompagné d'une seule lettre de voiture relevant d'un seul régime juridique international, présenterait des avantages importants. Ces avantages sont notamment la réduction des frais d'administration, la diminution du temps de transport, la simplification des procédures et une plus grande transparence des règlements ferroviaires du point de vue du client.

17. Il est également souligné que l'adoption de cette nouvelle convention n'entraînerait pas de charges particulières pour les parties contractantes, car il s'agit d'un instrument clair, simple et analogue à ce que les pays connaissent déjà dans le secteur du transport routier avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR). L'adhésion à cette convention n'aurait donc que très peu d'incidences sur les ressources financières et administratives des futures parties contractantes. En outre, l'adoption de ladite convention ne devrait pas créer pour le secrétariat de la CEE de charges liées à l'administration de l'instrument pour le compte de ses parties contractantes, si cette fonction devait lui être attribuée. Il est aussi souligné que la convention ne serait pas incompatible avec les lois et les règles internationales existantes, car elle a été conçue pour servir d'interface juridique, ce qui est également considéré comme son avantage.

18. Il est toutefois mentionné que les avantages de cette convention seraient moindres pour les pays qui se conforment à la fois aux RU-CIM et au SMGS. De fait, dans ces pays, le régime juridique appliqué pour les opérations de transport débutant dans le pays serait soit les RU-CIM, soit le SMGS.

19. En outre, les pays ayant conclu des accords bilatéraux relatifs aux services ferroviaires internationaux directs qui servent également les intérêts de pays tiers appellent l'attention sur le fait qu'ils continueraient à appliquer ces accords.

20. Enfin, et ceci n'est pas le moins important, la liberté contractuelle des parties au contrat, et donc leur capacité de décider de divers détails du contrat en fonction de leurs besoins individuels, est également pointée comme un autre avantage de la nouvelle convention, bien que ce point de vue ne semble pas largement partagé (voir par. 35).

21. Le Bélarus fait valoir que son approche de l'élaboration du régime juridique uniformisé présenterait des avantages pour le secteur du transport ferroviaire de fret car il ne serait plus nécessaire de réémettre des documents de transport, et un seul cadre juridique régirait les interactions entre les parties au contrat tout au long de l'itinéraire de transport. Cette approche permettrait en outre d'appliquer les RU-CIM et le SMGS pendant la phase initiale, et donc de ne pas perturber les relations qui existent entre les entités ayant établi une collaboration. *Les États membres peuvent examiner les différences entre cette proposition et l'approche A, et des précisions supplémentaires seront peut-être nécessaires.* Cela étant, le Bélarus estime qu'à l'issue de la phase initiale, il ne serait pas souhaitable de conserver trois régimes juridiques différents pour régir la même chose, à savoir le contrat de transport. À cet égard, il convient de souligner, comme l'ont fait observer certains pays, qu'en vertu de l'article 3 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), les États membres de l'OTIF sont tenus en principe de mener leurs principales activités de coopération internationale dans le cadre de l'OTIF, tandis qu'en vertu de l'article 4 de la COTIF, une décision de l'Assemblée générale de l'OTIF est nécessaire pour confier à une autre organisation la tâche d'élaborer un cadre juridique d'ensemble relatif au transport ferroviaire international. *Compte tenu de ces éléments, il faudrait peut-être examiner plus avant la proposition du Bélarus et les prescriptions énoncées dans la COTIF.*

22. Contrairement aux points de vue exprimés par les pays favorables à l'approche A, la Fédération de Russie souligne que la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : i) ne correspond pas aux buts et objectifs de la déclaration conjointe ; ii) a un champ d'application restreint ; et iii) ne traite pas des questions techniques, technologiques et opérationnelles qui sont liées de manière intrinsèque au transport.

23. La Fédération de Russie fait également observer qu'il est peu probable que cette convention présente un quelconque avantage, puisque la lettre de voiture CIM/SMGS, déjà uniformisée, permet de réduire considérablement le temps et les coûts opérationnels et financiers nécessaires pour toutes les parties associées au transport. *Il conviendrait peut-être de préciser davantage la référence à une réduction des coûts financiers, étant donné que la lettre de voiture CIM/SMGS uniformisée est toujours soumise à deux régimes juridiques.*

24. Enfin, l'Ouzbékistan estime qu'il n'est pas nécessaire de modifier les règlements, car les RU-CIM et le SMGS permettent déjà d'assurer un transport ferroviaire ininterrompu. Il fait aussi observer que l'approche B permet d'éviter des changements radicaux du cadre juridique existant pour ce qui concerne les RU-CIM et le SMGS. *Il faudrait peut-être expliquer cela de manière plus détaillée, car l'approche B prévoit d'élaborer le régime juridique uniformisé sous la forme d'une nouvelle convention-cadre qui traiterait de tous les aspects de la législation ferroviaire couverts par l'OSJD et l'OTIF.*

25. Les réponses reçues sont présentées de manière plus détaillée dans l'annexe au présent document (réponses aux questions 2 et 3).

### **C. Avantages de l'uniformisation d'autres législations, notamment sur les wagons et sur les infrastructures, pour les secteurs associés au transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, ou conditions préalables requises pour appuyer les efforts nécessaires à l'uniformisation de ces autres législations**

26. La Fédération de Russie souligne que l'harmonisation des prescriptions techniques relatives aux infrastructures et au matériel roulant permettrait de transporter un plus large

éventail de marchandises, y compris celles qui sont classées comme marchandises dangereuses, périssables ou hors normes.

27. La République de Moldova ne mentionne pas les avantages de l'uniformisation de législations portant sur d'autres questions que celle du contrat de transport. Elle fait seulement référence aux avantages de l'uniformisation de la lettre de voiture. *Il pourrait donc être utile que la République de Moldova précise les raisons pour lesquelles elle est favorable à l'approche B.*

28. D'autre part, les pays favorables à l'approche A ne jugent pas nécessaire, dans l'immédiat ou ultérieurement, d'harmoniser des législations telles que les textes relatifs à l'utilisation des infrastructures, du matériel roulant ou des wagons. Ils appellent l'attention sur les différences qui existent entre la législation portant sur les aspects commerciaux et celle qui est consacrée aux aspects techniques, dont l'uniformisation nécessiterait beaucoup de temps et de ressources.

29. En outre, la Pologne constate que, compte tenu des conditions techniques existantes (écartements de voies différents), il est nécessaire de transborder les marchandises des wagons conçus pour un type d'écartement dans des wagons conçus pour un autre type d'écartement. Elle fait observer que la circulation internationale de trains entiers nécessite le changement des essieux ou l'utilisation d'attelages mixtes, mais que cela n'est pas pratiqué. Quand bien même il est possible de surmonter l'obstacle que constitue la différence d'écartement des voies pour des trains entiers, la poursuite de l'uniformisation des législations, notamment en matière d'utilisation des infrastructures ou des wagons, semble plus appropriée. Il serait également approprié d'agir de la sorte s'il existait des licences autorisant le transport de marchandises sur les réseaux ferroviaires relevant d'autorités d'un pays étranger, car cela permettrait aux transporteurs de réaliser des opérations de transport indépendantes en utilisant leur propre matériel roulant.

30. Il est également mentionné que le transport de marchandises dangereuses entre l'Europe et l'Asie ne pose pas de problème important sur le plan réglementaire. *Il pourrait donc être utile de préciser pourquoi, selon certains pays, l'harmonisation d'autres types de législation est d'une grande importance pour faciliter les opérations de transport entre l'Europe et l'Asie, alors que pour d'autres, aucun problème important n'a été recensé.*

31. Le Bélarus fait observer qu'il ne perçoit pas clairement à quels domaines devrait s'appliquer la mise en place d'un ensemble unique de règles juridiques uniformisées et qu'il envisage donc plutôt le régime juridique uniformisé sous la forme d'une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui donnerait lieu à la suppression progressive des RU-CIM et du SMGS après une période initiale. En outre, il estime que le régime juridique uniformisé qui sera adopté devrait régir de manière indépendante et détaillée les relations dans le secteur du transport de marchandises, sans faire référence à d'autres ensembles de législations. *Cette notion devra peut-être être précisée par le Bélarus.*

32. Les réponses reçues sont présentées de manière plus détaillée dans l'annexe au présent document (réponses aux questions 4 et 5).

#### **D. Dispositions du projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises qui ne peuvent pas être acceptées**

33. La majorité des pays favorables à l'approche A approuvent le projet de texte de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, car ils estiment qu'elle ne contient pas de dispositions inacceptables. Dans le même temps, ils sont bien conscients que les travaux d'examen final de toutes les dispositions ne sont pas encore achevés.

34. La Pologne propose que l'article 13 soit examiné plus avant afin de déterminer plus précisément à quel moment une livraison doit être effectuée lorsque cela n'est pas stipulé dans le contrat. Elle estime également que le paragraphe 1 de l'article 28 devrait être précisé et qu'il devrait faire référence à un document formel permettant de notifier d'éventuels

dommages. Elle estime en outre que la mise à disposition d'un modèle de lettre de voiture constituerait un avantage. Enfin, elle est d'avis que l'article 34 devrait prévoir une prescription applicable au recours et établir des règles régissant le recours et les délais dans lesquels celui-ci peut être présenté.

35. La Fédération de Russie estime que le projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises va à l'encontre de ses intérêts économiques, car il ne contient pas de dispositions sur les questions de responsabilité des parties au contrat de transport. Elle renvoie aux propositions qu'elle a présentées dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5. Selon elle, l'article sur le champ d'application devrait être révisé. Il faudrait aussi ajouter des règles relatives aux conditions de transport, ainsi que des dispositions relatives à l'accord précontractuel. La Fédération de Russie fait également part de son intérêt pour un modèle de lettre de voiture. Selon elle, les pénalités que l'expéditeur peut être obligé de payer devraient être précisées et le paragraphe 2 de l'article 7 devrait donc être révisé. Elle estime que les délais de livraison des marchandises devraient également être définis dans l'article 13 et que la convention ne devrait pas présupposer que les parties au contrat bénéficient d'une liberté contractuelle de convenir de ces délais, ou de se référer d'une autre manière à des délais raisonnables.

36. Par ailleurs, il faudrait ajouter un article sur le transfert des wagons, car la pratique consiste aussi à transférer les wagons sur des bogies ayant un écartement différent, ou à utiliser des essieux à écartement variable. La Fédération de Russie estime également que s'il est prévu de procéder à un tel transfert des wagons de marchandises, cela devrait être indiqué dans la lettre de voiture. En outre, les délais de livraison doivent être prolongés du temps nécessaire à ce transfert. *(Cette observation ne semble pas concorder avec la pratique mentionnée au paragraphe 29 ci-dessus, qu'il faudra peut-être préciser)*. De plus, il est proposé de définir des délais de prescription applicables aux éventuelles réclamations liées à l'exécution du contrat de transport. À ce sujet, la Fédération de Russie formule des observations du même ordre que celles de la Pologne concernant le recours et le document formel.

37. Pour la Fédération de Russie, le fait que certaines considérations soient laissées à la discrétion des parties au contrat, celles-ci devant se référer à la pratique ou à la législation nationale, constitue clairement un défaut de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises. Dans le même temps, d'autres entités, telles que Deutsche Bahn, ont exprimé l'avis que la liberté contractuelle des parties au contrat, c'est-à-dire le fait qu'elles puissent convenir séparément dans un contrat de questions discrétionnaires, doit être considéré comme un avantage de ladite convention. *Ces questions pourraient donc être examinées plus avant, l'accent étant mis sur la mesure dans laquelle la liberté contractuelle serait avantageuse pour les futures parties aux contrats de transport dans le cadre de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises.*

38. La Türkiye propose quant à elle que les dispositions relatives à la déclaration de consentement exprès (ou le principe du caractère facultatif) soient réexaminées. Selon elle, ces dispositions ne feraient que compliquer la mise en œuvre de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises et augmenterait le risque de dysfonctionnement des procédures juridiques. Elle semble estimer que cette convention devrait être obligatoire pour tout transport de marchandises régi au départ par les RU-CIM, puis par le SMGS, et inversement.

39. Le Bélarus est d'avis qu'il convient de poursuivre l'examen des cas où l'application de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises ne serait pas possible avec les dispositions existantes, notamment en ce qui concerne les documents qui doivent accompagner les marchandises transportées.

40. Enfin, l'OTIF rappelle que le projet de dispositions finales de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises doit encore être examiné.

41. Les réponses reçues sont présentées de manière plus détaillée dans l'annexe au présent document (réponses à la question 6).

## **E. Dispositions des régimes juridiques ferroviaires de la COTIF et du SMGS en contradiction avec l'adoption de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises**

42. Les pays membres de l'OTIF soulignent que, conformément à l'article 4 de la COTIF, l'Assemblée générale de cette organisation devrait accepter d'engager un processus permettant de remplacer un instrument juridique élaboré par l'OTIF, tel que les RU-CIM, par un autre instrument tel qu'une convention-cadre constituant une législation ferroviaire uniformisée. Cela étant, puisque la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises a été conçue comme une interface juridique, si elle devait être adoptée comme telle, elle ne serait pas en contradiction avec les dispositions de la COTIF.

43. Les pays parties au SMGS n'ont quant à eux signalé aucune disposition de cet accord qui limiterait la possibilité d'élaborer une ou plusieurs nouvelles conventions constituant une législation ferroviaire uniformisée.

44. Les réponses reçues sont présentées de manière plus détaillée dans l'annexe au présent document (réponses à la question 7).

## **III. Conclusions**

45. Dans ses observations finales à la session extraordinaire du SC.2 sur le régime juridique uniformisé, le Président a fait part de ce qui suit :

a) En ce qui concerne les déclarations complémentaires relatives à l'approche privilégiée pour le régime juridique uniformisé à l'avenir :

- L'Irlande et le Portugal ont fait savoir par écrit que, bien qu'ils ne puissent pas participer à la session extraordinaire du SC.2, ils se disent favorables à l'approche A ;
- La Suisse a confirmé sa position en faveur de l'approche A ;
- La Tchéquie a également fait part de son appui à l'approche A ;

b) En ce qui concerne les précisions relatives aux déclarations écrites :

- S'agissant des paragraphes 21 et 31, le Bélarus a confirmé sa déclaration selon laquelle, au cours de la phase initiale, le futur accord sur le contrat de transport relevant d'une législation ferroviaire uniformisée (convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises) devrait coexister avec les RU-CIM et le SMGS pour les transports dans l'espace eurasiatique (c'est-à-dire pour les transports entre les pays appliquant les RU-CIM et les pays appliquant le SMGS, et également pour les transports à l'intérieur de chacune de ces zones lorsque les parties au contrat de transport en décident ainsi). Il a également confirmé qu'après la phase initiale, et lorsque les pays auraient une expérience de l'application de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, celle-ci devrait devenir le seul instrument régissant le contrat de transport et remplacer ainsi les RU-CIM et le SMGS ;
- En ce qui concerne le paragraphe 23, la Fédération de Russie a expliqué ce qu'elle entendait par coûts financiers, à savoir les frais liés à l'émission de la lettre de voiture ;
- S'agissant des paragraphes 30 et 36, la Pologne a précisé que le transport de marchandises entre des pays ayant des écartements de voies différents se faisait en recourant au transbordement, et que dans certains cas, principalement pour le transport de marchandises en vrac, le transfert des wagons sur des bogies différents pouvait être pratiqué pour certains itinéraires.

46. Le Président a également relevé que la grande majorité des personnes ayant répondu aux consultations avaient exprimé leur soutien à l'approche A.

47. Le Président a demandé que le présent document soit soumis au Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-seizième session, où il pourrait être envisagé, selon que de besoin, de prendre une décision sur la marche à suivre concernant le régime juridique uniformisé.



## Annexe

### Réponses à la question 1

<b>Allemagne</b>	Approche A
<b>Bélarus</b>	<p>Approche C</p> <p>Le Bélarus propose d'adopter, en tant que solution de compromis, une troisième approche associant des éléments des approches A et B, en tenant compte des positions de toutes les parties : la première étape consisterait à mettre en œuvre l'approche A en élaborant une législation distincte régissant le transport ferroviaire dans l'espace eurasiatique, qui serait appliquée par les parties prenantes au transport sur une base volontaire, parallèlement à la COTIF/CIM et au SMGS ; la deuxième étape consisterait à améliorer cette approche (en tenant compte de l'expérience et des propositions des parties prenantes appliquant cette législation) et à envisager la suppression progressive de la COTIF/CIM et du SMGS, ce qui correspond à l'approche B.</p>
<b>Belgique</b>	Approche A
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	Approche A
<b>Fédération de Russie</b>	<p>Approche B</p> <p>Depuis dix ans, la Fédération de Russie, représentée par le Ministère russe des transports et les Chemins de fer russes (RZD), promeut cette approche en s'appuyant principalement sur les dispositions de la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin, signée par 37 ministres des transports.</p> <p>Le paragraphe 2 de la Déclaration prévoit l'établissement de « conditions juridiques pour les transports ferroviaires comparables à celles qui existent pour les modes de transport concurrents tels que les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime », et l'alinéa a) du paragraphe 2 prévoit de manière claire « l'établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques (...) qui pourraient faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit ».</p> <p>Ce texte a confirmé la volonté politique et l'aspiration des pays de l'espace eurasiatique à travailler ensemble sur un projet de législation ferroviaire uniformisée intégrant les éléments des deux systèmes juridiques existants – OSJD et OTIF.</p> <p>Ainsi, l'objectif des travaux menés actuellement est de mettre en place les mêmes conditions juridiques pour le transport de marchandises et de passagers dans l'espace eurasiatique et de créer un système unique remplaçant les régimes juridiques existants.</p> <p>Il convient également de rappeler que l'approche A est décrite comme « la mise en place de règles uniformisées pour le transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie dans les domaines dans lesquels elles répondent à un besoin urgent (le contrat de transport) ». Par ailleurs, les pays ayant un réseau de chemin de fer à écartement de 1 520 mm (à l'exception de l'Azerbaïdjan, de la Fédération de Russie et du Kazakhstan) ont peu contribué à l'avancement du projet de régime juridique uniformisé. La Fédération de Russie relève également que les entreprises n'ont pas manifesté le souhait que soit mise en application sans attendre une législation ferroviaire uniformisée, car elles sont clairement plus préoccupées par les questions liées aux droits de douane, aux douanes elle-même et à la durée du transport.</p>
<b>Finlande</b>	Approche A
<b>France</b>	Approche A
<b>Kirghizistan</b>	Approche A
<b>Lettonie</b>	Approche A

<b>Lituanie</b>	Approche A
<b>Luxembourg</b>	Approche A
<b>Ouzbékistan</b>	Approche B Étant donné que l'établissement d'un ensemble unique de normes juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, ne sera possible qu'après l'adoption de toutes les annexes (portant notamment sur les infrastructures, le matériel roulant, le transport de marchandises dangereuses, etc.), l'Ouzbékistan considère que l'approche B est l'option la plus pertinente.
<b>Pays-Bas</b>	Approche A
<b>Pologne</b>	Approche A
<b>République de Moldova</b>	Approche B
<b>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</b>	Approche A
<b>Slovaquie</b>	Approche A
<b>Slovénie</b>	Approche A
<b>Suède</b>	Approche A
<b>Türkiye</b>	Approche A Compte tenu de l'évolution du pays dans le domaine du transport international de marchandises, en particulier de la mise en service de la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars, et de l'augmentation du volume de fret depuis le lancement de cette ligne (octobre 2017), l'élaboration d'une législation ferroviaire uniformisée a pris encore plus d'importance pour la Türkiye. Le pays est actuellement favorable à l'approche A.
<b>OTIF</b>	Approche A À sa quinzième session, tenue les 28 et 29 septembre 2021, l'Assemblée générale de l'OTIF a appuyé l'élaboration et l'adoption d'une interface juridique entre la COTIF/CIM et le SMGS en vue de faciliter le transport ferroviaire international de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Toutefois, cette interface doit être compatible avec les RU-CIM. Voir le document informel SC.2 n° 1 (2021).
<b>CIT</b>	Approche A
<b>DB</b>	Approche A

## Réponses à la question 2

<b>Allemagne</b>	Les entreprises s'appuient sur des normes juridiques prévisibles et faciles à utiliser. C'est pourquoi l'uniformisation du droit joue un rôle essentiel dans le commerce international. En ce qui concerne le transport international, il existe, pour tous les modes de transport autres que le rail, des conventions internationales relatives aux contrats de transport qui se sont avérées très efficaces et qui jouent un rôle essentiel pour les opérations de transport liées au commerce entre l'Europe et l'Asie. L'exemple le plus notable est la CMR, qui compte 58 Parties contractantes en Europe et en Asie.
------------------	--

Une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un régime juridique uniformisé, jouerait pour le transport ferroviaire un rôle bénéfique analogue à celui de la CMR pour le transport routier. Elle constituerait un cadre juridique prévisible pour les aspects liés au droit civil du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, c'est-à-dire qu'elle préciserait les questions relatives à l'établissement du contrat, aux droits et obligations des parties concernées et aux responsabilités, notamment. Chaque transport pourrait être couvert par un seul contrat de transport.

Aujourd'hui, au moins deux régimes juridiques s'appliquent au transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie, à savoir les RU-CIM de l'OTIF et le SMGS de l'OSJD. Cela augmente la complexité des opérations de transport sur le plan juridique et les dépenses s'y rapportant.

<b>Bélarus</b>	L'approche C présenterait notamment les avantages suivants : il ne serait plus nécessaire de réémettre des documents de transport, un seul cadre juridique régirait les interactions entre les parties au contrat tout au long de l'itinéraire de transport, et il serait possible d'appliquer la COTIF/CIM ou le SMGS en fonction des intérêts des parties prenantes sans que cela entraîne immédiatement des perturbations des relations ou de la logistique mises en place.
<b>Belgique</b>	Comme toute activité économique, les activités de transport ferroviaire doivent pouvoir s'appuyer sur un renforcement de la sécurité juridique pour se développer de manière efficace. C'est pourquoi l'adoption d'une convention servant d'interface entre les instruments juridiques existants relatifs aux contrats de transport (RU-CIM et SMGS) présente un intérêt pour l'ensemble du secteur. Cette approche est également essentielle dans le contexte du transfert modal en faveur du rail.
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	La Bosnie-Herzégovine est favorable à l'approche A pour les entreprises du secteur du transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Elle garde également à l'esprit les aspects pratiques et concrets sur le terrain de l'exploitation des réseaux ferroviaires qui pourraient permettre d'améliorer et d'accélérer le transport de marchandises entre ces deux continents.
<b>Fédération de Russie</b>	Aucune réponse
<b>Finlande</b>	La Finlande a conclu avec la Fédération de Russie un accord bilatéral relatif aux services ferroviaires internationaux directs. Cet accord sert également les intérêts de pays et de parties tiers, car la Finlande est tenue de veiller à ce que le trafic de transit, par exemple de la Suède vers la Fédération de Russie via la Finlande, satisfasse aux prescriptions énoncées dans l'accord bilatéral. De même, la Fédération de Russie est tenue de veiller à ce que le trafic de transit, en provenance de la Chine ou du Kazakhstan par exemple, satisfasse aux prescriptions énoncées dans l'accord bilatéral entre les deux pays. En outre, la Finlande considère que tout accord multilatéral devrait s'appuyer sur les accords multilatéraux existants (c'est-à-dire sur les textes relevant de l'OTIF et de l'OSJD). Toutefois, en raison de la guerre brutale que la Russie a engagée contre l'Ukraine, la Finlande (ainsi que ses entreprises ferroviaires) mettra progressivement fin à tout trafic ferroviaire international direct entre la Finlande et la Russie. Le trafic de transit (transport ferroviaire par conteneurs) vers l'Asie sera réorienté, par exemple via la Turquie, la Géorgie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan jusqu'à la Chine. Le régime juridique uniformisé (établissant une interface juridique pour le contrat de transport de marchandises (OTIF/CIM et OSJD/SMGS, en particulier pour le régime de responsabilité unique)) pourrait faciliter le transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie.
<b>France</b>	Les entreprises s'appuient sur des normes juridiques prévisibles et faciles à utiliser. C'est pourquoi l'uniformisation du droit joue un rôle essentiel dans le commerce international. En ce qui concerne le transport international, il existe un certain nombre de conventions internationales relatives aux contrats de transport qui se sont avérées très efficaces et qui jouent un rôle essentiel pour les opérations de transport liées au commerce entre l'Europe et l'Asie. L'exemple le plus notable est la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), qui compte 58 Parties contractantes en Europe et en Asie. Une convention relative au contrat de transport ferroviaire international

de marchandises, qui constituerait la première convention d'un régime juridique uniformisé, jouerait pour le transport ferroviaire un rôle analogue à celui de la CMR pour le transport routier. Elle constituerait un cadre juridique prévisible pour les aspects liés au droit civil du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, c'est-à-dire qu'elle préciserait les questions relatives à l'établissement du contrat, aux droits et obligations des parties concernées et aux responsabilités, notamment. Chaque transport pourrait être couvert par un seul contrat de transport.

**Kirghizistan**

Parce que le Kirghizistan est partie au SMGS.

**Lettonie**

Cette approche permettrait d'établir un régime juridique d'interface pour le contrat de transport de marchandises (régime de responsabilité unique) lorsque ni la COTIF/CIM ni le SMGS ne sont applicables.

L'approche A est un choix volontaire pour les parties contractantes.

La convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises relevant d'un régime juridique uniformisé n'interférerait pas avec les réglementations obligatoires au niveau national ou régional, ne constituerait pas un niveau supplémentaire de droit international et ne nécessiterait pas d'investissements importants.

**Lituanie**

Aujourd'hui, au moins deux régimes juridiques s'appliquent au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, à savoir les RU-CIM de l'OTIF et le SMGS de l'OSJD. Cela augmente la complexité des opérations de transport sur le plan juridique et les dépenses s'y rapportant.

Une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un régime juridique uniformisé, contribuerait à constituer un cadre juridique prévisible pour le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, et à préciser les questions relatives à l'établissement du contrat, aux droits et obligations des parties concernées et aux responsabilités, notamment.

**Luxembourg**

Sur les opérateurs ferroviaires et leurs clients :

Les opérateurs ferroviaires et leurs clients seraient les bénéficiaires directs de la présente proposition pour l'uniformisation du droit ferroviaire sous forme d'une convention relative au contrat de transport. Celle-ci donnerait en effet la possibilité de conclure un seul contrat de transport pour le transport international spécifique de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie, accompagné d'une seule lettre de voiture relevant d'un seul régime juridique international.

Globalement, le projet de convention relative au contrat de transport international de marchandises par chemin de fer permettrait aux opérateurs ferroviaires et à leurs clients d'acheminer le fret à travers le continent eurasiatique de manière rapide et rentable, sur la base d'un régime juridique uniforme comportant une charge administrative minimale.

Sur les États participants (contractants ou signataires du projet de convention) :

Après l'aboutissement de l'effort initial de négociation en vue d'un accord sur un texte définitif de la convention, il n'y aurait aucune incidence (négative) particulière pour les États participants. Du point de vue juridique, l'instrument proposé est clair, simple et analogue à ce qui existe déjà pour le transport routier (convention CMR). Il impliquerait simplement de signer et de ratifier le texte de la convention une fois pour toutes.

Comme indiqué plus haut, la mise en œuvre de la convention en tant que telle n'aurait que très peu d'incidence sur les ressources financières et administratives des États participants. Les structures existantes au niveau de la CEE sont suffisantes pour permettre la supervision et l'administration nécessaires.

Sur les organismes, organisations intergouvernementales et associations professionnelles concernés :

S'agissant d'une proposition de législation d'interface, le projet de convention relative au contrat de transport international de marchandises par chemin de fer n'entre pas en conflit avec les règles en vigueur des CIM et de la SMGS, qui s'appliquent au fret ferroviaire international dans les limites de leurs zones géographiques respectives.

<b>Ouzbékistan</b>	-
<b>Pays-Bas</b>	L'approche A permettra d'utiliser un contrat de transport unique pour les transports dans l'espace eurasiatique, ce qui bénéficiera directement aux clients dans le secteur du fret ferroviaire. Cette approche permet également de prendre des mesures supplémentaires à moyen et à long terme.
<b>Pologne</b>	<p>Pour les entreprises ferroviaires et les clients des pays appliquant uniquement les RU-CIM, cela comporte de nombreux avantages, parmi lesquels, notamment :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) La transparence de la réglementation ferroviaire du point de vue du client ;</li> <li>2) La réduction des frais d'administration ;</li> <li>3) La diminution du temps de transport ;</li> <li>4) La simplification des procédures.</li> </ol> <p>Les clients et les entreprises ferroviaires de l'Autriche, de l'Allemagne et de la France, notamment, seront les principaux bénéficiaires.</p> <p>La Pologne, en tant que pays de transit, n'a aucune influence sur la décision de l'expéditeur menant des opérations dans l'un de ces pays, et l'on peut supposer qu'il appartient à l'expéditeur de décider d'appliquer ou non la convention relevant du régime juridique uniformisé.</p> <p>En général, du point de vue des entreprises ferroviaires qui appliquent actuellement les RU-CIM et le SMGS, les avantages ne sont pas si marqués. Lorsqu'ils expédient des marchandises en Pologne, de l'ouest vers l'est, les clients appliquent le SMGS, qui est le seul règlement qu'ils connaissent dans ce cas et qui prévoit notamment, à l'article premier, intitulé « Objet de la Convention », que la Convention établit des services de transport international direct de marchandises entre les compagnies de chemin de fer, et, au paragraphe 1 de l'article 3, que la Convention établit un régime juridique commun pour le contrat de transport international direct de marchandises par train et par train-ferry.</p>
<b>République de Moldova</b>	Aucune réponse
<b>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</b>	La convention proposée permettrait de remédier à une lacune évidente et contribuerait ainsi à faciliter le transport ferroviaire international de marchandises entre l'Europe et l'Asie en s'appuyant sur des travaux, des consultations et des débats approfondis menés par ce secteur d'activité sous la houlette du Groupe d'experts depuis plusieurs années. Cette solution constituerait une première étape sur la voie de l'élaboration éventuelle d'un cadre plus large en temps voulu. En faisant évoluer ce cadre au fil du temps, il sera possible d'élaborer et de mettre en application plus efficacement des instruments juridiques ciblés visant à combler des lacunes évidentes et à accroître l'intégration dans ce domaine. Cette approche évolutive permettra au SC.2 et aux États membres d'élaborer en temps voulu des solutions et des mesures ciblées n'interférant pas avec les autres cadres et instruments juridiques existants.
<b>Slovaquie</b>	La convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire, est généralement connue de tous les acteurs du secteur et sera utile à toutes les parties prenantes du transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie.
<b>Slovénie</b>	-

<b>Suède</b>	Étant donné qu'il n'existe actuellement aucun transport ferroviaire direct de marchandises entre l'Asie et la Suède, le pays ne dispose d'aucune expérience pratique concernant les avantages éventuels pour le secteur. Toutefois, une approche progressive prévoyant l'élaboration d'un « contrat de transport relevant d'un régime juridique uniformisé » dans un premier temps semble plus pragmatique. En outre, il serait probablement plus facile d'adopter un instrument de ce type qui coexisterait avec les règlements pertinents de l'OTIF et de l'OSJD que de mettre en place un cadre global qui donnerait lieu à la suppression des textes relevant de l'OTIF et de l'OSJD. Il est important qu'une telle interface juridique ne soit pas en contradiction avec les RU-CIM.
<b>Türkiye</b>	L'application de l'approche A en ce qui concerne le transport entre l'Europe et l'Asie (interface juridique) permettra d'établir un cadre juridique uniformisé pour les marchandises transportées par rail de leur point de départ à leur destination finale et, par conséquent, il sera possible de conclure un seul contrat de transport entre l'entreprise ferroviaire du pays d'origine et le propriétaire des marchandises, qui s'appliquera à l'ensemble de l'itinéraire. Cette approche du transport de fret sera bien accueillie par les propriétaires de marchandises et le secteur de la logistique, car elle permettra de garantir le transport sur l'ensemble de l'itinéraire au moyen d'une législation internationale uniformisée.
<b>OTIF</b>	L'OTIF est une organisation intergouvernementale qui ne représente pas le secteur concerné. Toutefois, cette approche permettrait d'établir une interface juridique pour le contrat de transport de marchandises (en particulier le régime de responsabilité unique) lorsque ni la COTIF/CIM ni le SMGS ne sont applicables.
<b>CIT</b>	Simplification notable du cadre juridique applicable aux transports dans l'espace eurasiatique. Un seul contrat et un seul régime de responsabilité. Une harmonisation accrue et des coûts moindres.
<b>DB</b>	<p>Le transport est une composante essentielle du développement du commerce international. Au cours des dernières décennies, le commerce international, notamment entre l'Europe et l'Asie, a connu une croissance exponentielle. Le transport ferroviaire s'est révélé être une bonne option de remplacement au transport maritime ou aérien, car il est deux fois plus rapide que le transport maritime et nettement moins coûteux que le fret aérien.</p> <p>Cependant, comme la législation relative au transport ferroviaire dans le trafic international en Eurasie est actuellement gérée dans le cadre de deux principaux régimes distincts (COTIF/CIM et SMGS), il existe un désavantage concurrentiel pour le transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport, qui bénéficient depuis longtemps d'un cadre juridique harmonisé applicable au transport international de marchandises (transport routier – CMR, transport maritime – règles de La Haye et de Visby, et transport aérien – convention de Montréal). Actuellement, les transitaires de fret et les entreprises ferroviaires doivent conclure deux contrats, relevant de deux régimes juridiques différents, ce qui crée des charges et des contraintes inutiles pour l'activité commerciale. La réexpédition nécessaire des marchandises au point de transfert entre les régimes juridiques des CIM et de la SMGS applicables au fret entraîne des coûts et des délais supplémentaires. De plus, l'application de deux régimes juridiques différents pour un même transport de marchandises par chemin de fer a pour conséquence que les clients se heurtent à de sérieux obstacles pour établir et faire valoir leurs réclamations en cas de perte ou d'endommagement de cargaisons.</p> <p>L'approche A, telle que définie dans la lettre d'accompagnement de M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE (UNECE/2022/TRANS/9), permet de résoudre les problèmes susmentionnés, car elle donne aux opérateurs ferroviaires participants et à leurs clients la possibilité de signer un seul contrat de transport couvrant l'ensemble d'un itinéraire lorsqu'ils utilisent des liaisons ferroviaires internationales (notamment entre l'Europe et l'Asie), et de faire en sorte que ce contrat relève d'un seul cadre juridique international, grâce à une déclaration conjointe (appelée déclaration de consentement exprès). Elle constitue un choix volontaire pour les parties contractantes. Il sera toujours possible d'appliquer les RU-CIM et le SMGS pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie si les parties estiment que la convention relative au</p>

contrat de transport ferroviaire international de marchandises relevant du régime juridique uniformisé ne convient pas pour le transport concerné. Dans ce cas, les Parties contractantes devront encore faire face aux difficultés susmentionnées (par exemple, deux contrats de transport de fret).

Le choix de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises relevant d'un régime juridique uniformisé comporte de nombreux avantages pour les parties au contrat et les secteurs concernés :

1. Application d'un régime juridique unique, simple et clair, qui se concentre uniquement sur les principales questions liées au transport ferroviaire de marchandises. Ce régime couvre l'ensemble de l'itinéraire de transport entre les locaux de l'expéditeur et ceux du destinataire. Il permet de ne pas tenir compte des multiples cadres réglementaires relatifs au transport de marchandises et de leurs différentes dispositions. Il simplifie donc les règlements, le traitement et la documentation ; en outre, il allège et accélère les démarches administratives ;
2. Utilisation, du point de départ à la destination finale, d'une lettre de voiture unique qui relève du régime uniformisé du transport ferroviaire, est régie par un seul régime juridique et n'est plus soumise, comme la lettre de voiture CIM/SMGS, à deux systèmes réglementaires. L'utilisation de la lettre de voiture établie selon les prescriptions du régime uniformisé permet également de ne plus « réexpédier » les marchandises à la frontière entre les systèmes CIM et SMGS ;
3. Prise en considération des préférences des parties au contrat moyennant le renforcement de leur liberté de choisir le type de contrat qu'elles souhaitent. Les parties au contrat de transport peuvent décider de nombreux détails du contrat en fonction de leurs besoins. On renforce donc la liberté contractuelle des parties ;
4. Intégration, pour l'ensemble de l'itinéraire couvert par le régime juridique uniformisé, de certaines activités de transport supplémentaires associées à d'autres modes de transport (transport multimodal). Par exemple, le transport de conteneurs par camion ou par barge est de plus en plus répandu comme moyen de transport de fret entre les expéditeurs et les terminaux de transbordement, puis entre les terminaux d'arrivée et les destinataires. Il sera possible de prendre cela en considération dans un contrat de transport relevant du régime uniformisé du transport ferroviaire et couvrant l'ensemble de l'itinéraire du point de départ à la destination finale ;
5. Un système unique de responsabilité couvrant les pertes, les dommages et les retards. Il s'appliquera à tous les opérateurs ferroviaires participant au transport, du point de départ à la destination finale, sans qu'il soit nécessaire de tenir compte des règlements de différents systèmes juridiques en matière de responsabilité ;
6. Il sera possible de garantir un niveau minimum de responsabilité pour le transporteur et la fixation de seuils maximaux d'indemnisation déterminés. Toutefois, les parties au contrat pourront convenir de fixer un seuil de responsabilité plus élevé pour le transporteur. Dans certaines situations, la responsabilité de l'expéditeur pourra être limitée au même niveau que celle du transporteur.

Globalement, en s'appuyant sur une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire donne aux opérateurs ferroviaires et à leurs clients la possibilité de transporter des marchandises de manière rapide et avec un bon rapport coût-efficacité sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie, sur la base d'un système juridique uniforme qui n'implique que peu de travail administratif. Le mécanisme juridique unique relevant du régime uniformisé permettra aux entreprises ferroviaires et à leurs clients d'utiliser un seul contrat de fret et une seule lettre de voiture, du point de départ à la destination finale, pour couvrir des distances de plus de 10 000 km, d'une manière comparable à celle qui est proposée par les opérateurs concurrents des secteurs du transport routier et du transport maritime pour les transports à longue distance.

La convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises relevant d'un régime juridique uniformisé n'interfererait pas avec les réglementations obligatoires au niveau national ou régional, car il s'agit d'une interface juridique qui ne constitue pas un niveau supplémentaire de droit international et ne nécessite pas d'investissements importants ; en outre, c'est un document simple (ne comptant pas des centaines de pages) qui pourrait donc offrir une solution fiable dans des délais prévisibles, comme le souhaitent les secteurs concernés.

### Réponses à la question 3

<b>Allemagne</b>	Aucune réponse
<b>Bélarus</b>	Il ne serait pas souhaitable qu'il existe à terme plusieurs régimes juridiques (COTIF/CIM, SMGS et régime juridique uniformisé du transport ferroviaire) portant pour l'essentiel sur un même objet de réglementation (à savoir le transport ferroviaire international de marchandises) et régissant, sur les itinéraires respectifs visés, au moyen d'instruments réglementaires différents, les opérations de transport et les interactions entre les participants auxdites opérations. Dans les cas où différents intervenants appliqueraient, sur des sections autonomes d'un itinéraire, des régimes de transport différents, l'application de l'approche A, et de celle-ci uniquement (sans aucune perspective d'application de l'approche B), compliquerait la délivrance des documents et la logistique du transport des marchandises.
<b>Belgique</b>	Aucune réponse
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	Aucune réponse
<b>Fédération de Russie</b>	<p>Le projet de régime juridique du transport international de marchandises élaboré par le Groupe de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne répond pas aux buts et objectifs de la déclaration mentionnée dans la réponse à la question 1 ;</li> <li>• Ne constitue qu'un cadre contractuel de transport et ne peut même pas faire office de troisième régime juridique par rapport aux Règles CIM (OTIF) et à l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS – OSJD). En effet, au-delà du contrat, le régime juridique doit porter sur les questions techniques, technologiques et pratiques (prescriptions relatives au matériel roulant et à l'infrastructure), lesquelles sont indissociables des opérations de transport ;</li> <li>• A un champ d'application limité aux opérations de transport entre les pays régis par les Règles CIM et ceux régis par l'Accord, et donc limité à certains itinéraires.</li> </ul> <p>Il n'y a aucun avantage notable à attendre du projet compte tenu du succès de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, laquelle permet à tous les participants aux opérations de transport de gagner du temps et de réduire sensiblement leurs charges d'exploitation et financières.</p>
<b>Finlande</b>	Aucune réponse
<b>France</b>	Aucune réponse
<b>Kirghizistan</b>	Aucun avis défavorable
<b>Lettonie</b>	Aucune réponse
<b>Lituanie</b>	Aucune réponse
<b>Luxembourg</b>	Aucune réponse



<b>Ouzbékistan</b>	<p>En adoptant cette approche, les entreprises n'ont pas besoin actuellement de changer de régime ou d'en élaborer un nouveau pour régir les opérations de transport, puisque la lettre de voiture CIM/SMGS s'applique sans interruption sur tout l'itinéraire de transport ferroviaire.</p> <p>L'approche B évite en outre d'avoir à changer radicalement le cadre juridique actuel (CIM et SMGS), à recycler le personnel pour qu'il s'adapte aux nouvelles règles juridiques et à prévoir des coûts supplémentaires pour produire de nouveaux formulaires de lettre de voiture et de nouveaux documents réglementaires.</p>
<b>Pays-Bas</b>	Aucune réponse
<b>Pologne</b>	Voir ci-dessus
<b>République de Moldova</b>	-
<b>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</b>	Aucune réponse
<b>Slovaquie</b>	Aucune réponse
<b>Slovénie</b>	-
<b>Suède</b>	Aucune réponse
<b>Türkiye</b>	Aucune réponse
<b>OTIF</b>	Aucune réponse
<b>CIT</b>	Aucune réponse
<b>DB</b>	Aucune réponse

## Réponses à la question 4

<b>Allemagne</b>	Aucune réponse
<b>Bélarus</b>	<p>Nous pensons qu'il serait judicieux d'envisager la mise en place d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire et la suppression des dispositions COTIF/CIM et SMGS de façon progressive, en tenant compte des intérêts des transporteurs et des propriétaires des marchandises. On pourrait ainsi appliquer le régime unique graduellement, sur la base de résultats positifs en ce qui concerne l'efficacité et la viabilité.</p>
<b>Belgique</b>	Aucune réponse
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	Aucune réponse
<b>Fédération de Russie</b>	<p>L'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux infrastructures et au matériel roulant (élaboration de prescriptions uniformes et établissement éventuel d'une base technique commune) offrira l'avantage de pouvoir transporter une plus grande variété de marchandises, y compris des marchandises dangereuses, périssables ou aux dimensions hors normes, par exemple.</p> <p>Les opérations de transport intérieur (cabotage) sont régies par l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), et plus particulièrement par les dispositions relatives à l'accès aux marchés et au traitement national (art. XXVI et XXVII de l'AGCS), plutôt que par le droit des transports. Dans le cas de la Fédération de Russie, toutefois, il n'existe pour ainsi dire qu'un seul transporteur de marchandises qui utilise l'infrastructure ferroviaire russe.</p>
<b>Finlande</b>	Aucune réponse

<b>France</b>	Aucune réponse
<b>Kirghizistan</b>	-
<b>Lettonie</b>	Aucune réponse
<b>Lituanie</b>	Aucune réponse
<b>Luxembourg</b>	Aucune réponse
<b>Ouzbékistan</b>	-
<b>Pays-Bas</b>	Aucune réponse
<b>Pologne</b>	<p>Il est bon de souligner qu'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire (à l'exemple de celui qui existe pour le transport aérien ou le transport maritime) serait profitable à toutes les parties prenantes. Les conditions techniques actuelles (coexistence d'écartements différents, de 1 435 mm et 1 520 mm respectivement) obligent à transborder les marchandises entre les wagons conçus pour l'un des écartements et ceux conçus pour l'autre.</p> <p>Le passage de trains entiers par les points de changement d'écartement ne peut se faire qu'en ayant recours à des essieux adaptés et des attelages mixtes, ce qui n'est pas très réaliste en raison des conditions et contraintes actuelles. Néanmoins, sous réserve que cela soit possible, l'élaboration d'un régime juridique unique en vue d'exploiter l'infrastructure se justifierait. Les transporteurs pourraient par exemple obtenir le droit de transporter des marchandises sur des réseaux ferroviaires étrangers. Le transport se ferait alors de façon indépendante, les transporteurs pouvant utiliser leurs propres moyens de traction.</p>
<b>République de Moldova</b>	L'utilisation d'une lettre de voiture commune permettrait de réduire le temps d'établissement des documents de transport et de raccourcir la procédure de délivrance de ces documents dans la région eurasiatique.
<b>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</b>	Aucune réponse
<b>Slovaquie</b>	Aucune réponse
<b>Slovénie</b>	-
<b>Suède</b>	Aucune réponse
<b>Türkiye</b>	Aucune réponse
<b>OTIF</b>	Aucune réponse
<b>CIT</b>	Aucune réponse
<b>DB</b>	Aucune réponse

## Réponses à la question 5

<b>Allemagne</b>	<p>Nous ne nions pas que l'harmonisation des régimes juridiques relatifs aux wagons et aux infrastructures puisse avoir des avantages à long terme, quand bien même cela n'a pas été démontré jusqu'à présent. Cependant, la nécessité de le faire maintenant n'est pas évidente. Il n'est pas nécessaire en particulier d'harmoniser ces régimes en même temps que les règles qui s'appliquent aux contrats de transport. Aucun lien d'interdépendance n'existe entre les deux. Les règles relatives aux contrats de transport portent sur la dimension commerciale du transport de marchandises, tandis que les régimes pour les wagons et les infrastructures, par exemple, ont une forte composante technique.</p>
------------------	--

D'autre part, les infrastructures et les wagons sont des équipements nécessaires dans le cadre du transport ferroviaire. Avant de mener des discussions valables sur l'harmonisation des règles applicables à ces équipements, il faudrait analyser dans le détail des questions fondamentales telles que le rôle des États et des entreprises privées dans l'exploitation desdits équipements, et s'entendre sur les conclusions de l'analyse.

<b>Bélarus</b>	La disposition relative à la mise en place d'un ensemble unique de règles juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, qui fait partie de l'approche B, n'indique pas clairement ce qu'un document de ce type devrait contenir, qui devrait l'adopter et s'il devrait répondre aux questions sans faire référence à d'autres régimes juridiques pertinents. Si un nouvel instrument juridique est envisagé pour remplacer les Règles COTIF/CIM et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS), on ne verra aucune différence par rapport à l'approche A, sachant que les Règles et l'Accord seront les seuls textes applicables en parallèle, ou bien qu'il sera mis fin à leur application. Le régime juridique uniformisé à établir devrait dans tous les cas régir de façon indépendante et complexe les relations entre les parties aux opérations de transport de marchandises, sans faire référence à d'autres régimes juridiques (approche A). L'approche B ne bénéficiant pas de l'appui de la majorité, il serait bon de progresser dans sa direction, tout en prêtant attention aux intérêts des diverses parties prenantes, et pour cela de poursuivre l'élaboration de l'approche A, puis d'appliquer celle-ci.
<b>Belgique</b>	À ce jour, la nécessité de l'harmonisation dont il est question n'a pas été démontrée de manière objective. En outre, cette harmonisation demanderait de nombreuses années de travail. Par conséquent, nous pensons qu'il serait bon de donner la priorité aux travaux sur le contrat de transport, de façon à pouvoir enfin les achever.
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	-
<b>Fédération de Russie</b>	Aucune réponse
<b>Finlande</b>	Voir ci-dessus. Un nouvel instrument multilatéral, quel qu'il soit, devrait être fondé sur les instruments existants. Nous ne devrions plus passer du temps à étudier la possibilité de « repartir de zéro », c'est-à-dire d'élaborer un instrument international entièrement nouveau.
<b>France</b>	Nous ne nions pas que l'harmonisation des régimes juridiques relatifs aux wagons et aux infrastructures puisse avoir des avantages. Cependant, la nécessité de le faire maintenant n'est pas évidente. Il n'est pas nécessaire en particulier d'harmoniser ces régimes en même temps que les règles qui s'appliquent aux contrats de transport. Aucun lien d'interdépendance n'existe entre les deux. Les règles relatives aux contrats de transport portent sur la dimension commerciale du transport de marchandises, tandis que les régimes pour les wagons et les infrastructures, par exemple, ont une forte composante technique.  D'autre part, les infrastructures et les wagons sont des équipements nécessaires dans le cadre du transport ferroviaire. Avant de mener des discussions valables sur l'harmonisation des règles applicables à ces équipements, il faudrait analyser dans le détail des questions fondamentales telles que le rôle des États et des entreprises privées dans l'exploitation desdits équipements, et s'entendre sur les conclusions de l'analyse.
<b>Kirghizistan</b>	Nous ne pouvons pas répondre à cette question faute d'expérience.
<b>Lettonie</b>	Il n'est pas nécessaire d'uniformiser d'autres régimes juridiques tels que le régime relatif aux wagons ou celui qui s'applique aux infrastructures.
<b>Lituanie</b>	Les infrastructures et les wagons sont des équipements nécessaires dans le cadre du transport ferroviaire. Avant de mener des discussions sur l'harmonisation des règles applicables à ces équipements, il faudrait analyser dans le détail des questions fondamentales telles que le rôle des États et des entreprises privées dans l'exploitation desdits équipements, et s'entendre sur les conclusions de l'analyse. Il n'est pas nécessaire de le faire maintenant, car les règles relatives aux contrats de transport portent sur la

dimension commerciale du transport de marchandises, tandis que les régimes pour les wagons et les infrastructures, par exemple, ont une forte composante technique.

---

**Luxembourg**

L'objectif annoncé est d'accroître l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises sur tout le continent eurasiatique. La simplification des conditions contractuelles et de responsabilité, et de leurs éléments administratifs respectifs, est une considération importante à cet égard. Un document juridique contraignant dans le domaine de l'uniformisation du droit ferroviaire est nécessaire sur le plan de la sécurité juridique pour les entreprises de transport ferroviaire et les autorités de réglementation.

Ce document peut prendre la forme générale d'une convention de la CEE (instrument multilatéral).

On doit cependant éviter d'établir un régime juridique supplémentaire qui pourrait entrer en conflit ou faire double emploi avec les Règles CIM et l'Accord (SMGS), et qui risquerait de fragmenter davantage la législation du transport ferroviaire. L'objectif général à long terme est l'harmonisation de cette législation, et il ne faudrait pas la perdre de vue.

Au stade actuel, la logique de l'uniformisation voudrait ainsi qu'on se concentre sur les aspects contractuels du transport de marchandises par chemin de fer et qu'on propose, à la place de la juxtaposition des Règles CIM et de l'Accord (SMGS), une solution au choix qui pourrait s'appliquer dès lors que les parties concernées marqueraient leur accord.

En outre, le nouvel instrument ne devrait pas empiéter sur les règles actuelles applicables au fret ferroviaire international dans les régions de l'OTIF et de l'OSJD, respectivement. Le régime juridique unique devrait être une « interface juridique » applicable dans les cas où ni les Règles CIM, ni l'Accord (SMGS), ni aucun accord bilatéral ou multilatéral entre les États concernés ne s'appliquent au contrat portant sur tout l'itinéraire.

---

**Ouzbékistan**

-

---

**Pays-Bas**

Il est nécessaire, dans une certaine mesure, d'harmoniser les spécifications techniques, ainsi que les compétences des différentes parties prenantes.

---

**Pologne**

Il n'est pas nécessaire, au stade actuel, d'uniformiser d'autres régimes juridiques tels que le régime relatif aux wagons ou celui qui s'applique aux infrastructures. Il convient de noter que :

- La question de l'harmonisation des spécifications techniques concernant l'infrastructure ferroviaire, les wagons de marchandises et le matériel roulant est d'un tout autre ordre. En outre, cette harmonisation prendrait du temps et nécessiterait beaucoup de ressources ;
- Il n'existe pas de grandes difficultés de nature réglementaire dans le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre l'Europe et l'Asie. Les instruments et les cadres administratifs requis sont déjà disponibles, si bien qu'on n'a pas besoin d'établir un nouveau cadre ;
- La plupart des autres questions relatives au transport ferroviaire international de marchandises se rapportent aux normes de sécurité et d'interopérabilité des systèmes ferroviaires, lesquelles sont administrées à un autre niveau (à l'échelon de l'Union européenne, par exemple) et font l'objet d'une harmonisation et d'une simplification continues en interne.

L'uniformisation d'autres instruments juridiques n'est pas considérée comme un obstacle à lever sans délai. Nul besoin par conséquent, au stade actuel, d'uniformiser d'autres régimes juridiques tels que le régime relatif aux wagons ou celui qui s'applique aux infrastructures. La complexité de ces autres régimes impose de mettre en œuvre une approche graduelle, en commençant par une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, domaine dans lequel les véritables besoins des entreprises sont bien connus.

---

**République de Moldova**

-

<b>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</b>	L'approche B n'a pas suscité d'adhésion générale au sein du SC.2 ; elle a été soutenue par un très petit nombre de participants, voire un seul d'entre eux. Bien qu'elle puisse ouvrir des perspectives très vastes, ses partisans n'ont pas présenté d'arguments solides quant aux raisons pour lesquelles elle serait plus avantageuse. En outre, il existe un grand risque, du fait des perspectives envisageables, qu'elle ne permette pas d'apporter un quelconque avantage dans un délai raisonnable, compte tenu de la très grande quantité de travail à accomplir. L'approche A n'exclut pas l'élaboration d'autres instruments en temps voulu, lesquels pourraient à terme former le type de cadre envisagé dans l'approche B. Cependant, elle est graduelle, ce qui la rend plus appréciable que l'approche B, qui s'apparente au big bang.
<b>Slovaquie</b>	-
<b>Slovénie</b>	-
<b>Suède</b>	Voir la réponse à la question 2.
<b>Türkiye</b>	<p>Le transport ferroviaire se distingue du transport routier et du transport maritime en ce que les infrastructures des chemins de fer et la gestion des activités varient selon les régions et les pays. La deuxième différence de taille tient au fait que les véhicules utilisés pour le transport ne sont pas compatibles avec toutes les infrastructures, ce qui suppose, selon le cas, de transborder les marchandises au cours du transport.</p> <p>Par conséquent, nous ne nous attendons pas à ce que l'abandon des accords internationaux applicables actuellement au niveau régional (COTIF et SMGS/SMPS) et l'élaboration d'un nouvel accord censé les remplacer soient profitables aux activités de transport international existantes (transports entre les pays membres de la COTIF, par exemple), menées dans le cadre des contrats existants s'appliquant à des territoires très vastes. Nous considérons que cela est inefficace.</p>
<b>OTIF</b>	À sa quinzième session, l'Assemblée générale de l'OTIF a rappelé la décision qu'elle avait prise à sa treizième session, à savoir qu'en considération de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 4, paragraphe 2, de l'article 14, paragraphes 2 h), p) et q) et de l'article 43 de la COTIF, elle jugeait nécessaire de s'interroger au préalable sur sa participation à l'élaboration de tout nouveau texte de droit international dont le champ d'application et les objectifs pourraient entrer en conflit avec le champ d'application de la COTIF et les objectifs de l'OTIF, ou faire double emploi avec ceux-ci. Voir à ce sujet le document informel SC.2 n° 1 (2021).
<b>CIT</b>	Si l'on considère les différents textes réglementaires et les différents cadres techniques, rien ne justifie une harmonisation.
<b>DB</b>	<p>Il n'est pas nécessaire, au stade actuel, d'uniformiser d'autres régimes juridiques tels que le régime relatif aux wagons ou celui qui s'applique aux infrastructures.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La question de l'harmonisation des spécifications techniques concernant l'infrastructure ferroviaire, les wagons de marchandises et le matériel roulant est d'un tout autre ordre. Cette harmonisation prendrait beaucoup de temps et nécessiterait beaucoup de ressources humaines et financières.</li> <li>• Il n'existe pas de grandes difficultés de nature réglementaire dans le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre l'Europe et l'Asie. Les instruments et les cadres administratifs requis sont déjà disponibles, si bien qu'il n'est pas nécessaire d'établir un nouveau cadre.</li> <li>• La plupart des autres questions relatives au transport ferroviaire international de marchandises se rapportent aux normes de sécurité et d'interopérabilité des systèmes ferroviaires, lesquelles sont administrées à un autre niveau (à l'échelon de l'Union européenne, par exemple) et font l'objet d'une harmonisation et d'une simplification continues en interne.</li> </ul>

Les désavantages qui existent par rapport aux autres modes de transport, que nous avons mentionnés dans notre réponse à la question 2, ont été clairement répertoriés en tant que problèmes à régler rapidement. L'uniformisation d'autres instruments juridiques n'est pas considérée comme un obstacle à lever sans délai. Nul besoin par conséquent, au stade actuel, d'uniformiser d'autres régimes juridiques tels que le régime relatif aux wagons ou celui qui s'applique aux infrastructures. La complexité de ces autres régimes impose de mettre en œuvre une approche graduelle, en commençant par une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, domaine dans lequel les véritables besoins des entreprises sont bien connus.

## Réponses à la question 6

<b>Allemagne</b>	Le texte du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 rend compte des travaux accomplis par le Groupe d'experts jusqu'à présent. Bien qu'un dernier examen des dispositions reste à faire (notamment celles qui se rapportent au document négociable, art. 31 a à f), aucune d'elles ne semble inacceptable en soi, et nous approuvons le document.
<b>Bélarus</b>	Sachant que la rédaction du texte de la Convention relative au contrat de transport international ferroviaire de marchandises n'est pas encore achevée et que tous les documents requis n'ont pas été approuvés, il est trop tôt pour examiner les cas dans lesquels l'application de la Convention ou de ses dispositions ne serait pas envisageable.
<b>Belgique</b>	Nous procédons actuellement à une dernière révision de ce document. Au stade où nous en sommes, nous n'avons pas d'objection majeure à communiquer.
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	-
<b>Fédération de Russie</b>	<p>Le document dont il est question va à l'encontre des intérêts économiques de la Fédération de Russie (représentée par ses transporteurs, ses opérateurs et ses expéditeurs, notamment), car il ne traite pas les questions de responsabilité des parties prenantes aux opérations de transport (dans le contexte des longues distances).</p> <p>On trouvera dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 et dans le document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) des propositions de la Fédération de Russie concernant la poursuite du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'article relatif au champ d'application doit être entièrement remanié ;</li> <li>• Le projet ne contient pas de dispositions sur les conditions de transport des différents types de marchandises. Il est nécessaire de les y ajouter (en introduisant les règles de transport des marchandises dans une annexe au projet) ;</li> <li>• Le projet devrait être complété par des dispositions relatives à un accord de transport précontractuel, de façon à uniformiser les conditions de transport pour les transporteurs successifs engagés dans une opération de transport, et non seulement pour le transporteur contractuel ;</li> <li>• Il convient d'examiner plus avant le paragraphe 2 de l'article 5 du projet, qui prévoit la possibilité pour les associations internationales d'établir un modèle de lettre de voiture, sachant que cette question est traitée très différemment selon qu'il s'agit d'un système juridique « oriental » ou « occidental » (dans l'Accord SMGS, le contenu de la lettre de voiture est défini à l'annexe 1) ;</li> <li>• Les dispositions relatives à la responsabilité de l'expéditeur (art. 7 du projet) doivent être améliorées en ce qui concerne les indemnités dues au transporteur dans certains cas ;</li> </ul>

- Des délais clairement définis pour la livraison des marchandises doivent être prévus (art. 13 du projet). Dans la version actuelle du projet, on ne trouve pas de prescriptions concernant ces délais. On présume qu'il existe un accord entre les parties. En l'absence d'un tel accord, on prévoit un délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent. Cette formule fait une place considérable à l'interprétation ;
- Il est proposé d'ajouter au projet un nouvel article prévoyant l'obligation pour le transporteur de transférer les wagons sur des voies ayant un autre écartement, selon ce qu'il est possible de faire techniquement dans la gare de destination (du transporteur). Une disposition de ce type devrait être introduite, car le transport international de marchandises dans la région eurasiatique s'effectue sur des voies ayant des écartements différents (ce qui entraîne le transbordement des marchandises des wagons prévus pour un écartement sur des wagons prévus pour un autre écartement, ou le transfert des wagons sur des bogies conçus pour un autre écartement, ou encore l'utilisation de bogies à écartement variable). Dans ce cas de figure, l'information pertinente doit être fournie dans la lettre de voiture. En outre, le délai de livraison doit être prolongé en fonction du temps nécessaire aux opérations visées ;
- Il est suggéré de définir dans le projet des délais de prescription applicables aux éventuelles réclamations liées à l'exécution du contrat de transport ;
- Le projet devrait également comporter des dispositions sur la procédure de présentation par le transporteur d'une réclamation en vertu du droit de recours et sur la procédure d'examen de la réclamation (les articles 33 et 34 du projet prévoient le droit de recours, mais ne disent rien sur les procédures de réclamation et d'examen d'une réclamation) ;
- Des dispositions devraient être prévues pour l'établissement d'un rapport formel en cas de dommage.

Le projet doit être complété de façon à équilibrer les intérêts des pays qui appliquent le droit ferroviaire « occidental » (OTIF) et ceux des pays qui appliquent le droit « oriental » (OSJD). La plupart des dispositions du projet correspondent aux Règles CIM, parmi lesquelles certaines ont été modifiées pour être discrétionnaires. De plus, certaines règles importantes sont devenues des règles de référence, ce qui oblige à faire référence à l'usage établi ou à la législation nationale. Plusieurs questions sont traitées d'une manière qui correspond davantage à l'approche des pays membres de l'OTIF, laquelle diffère des conditions de transport des grandes compagnies ferroviaires dans des pays tels que la République populaire de Chine, la République du Kazakhstan et la Fédération de Russie.

On notera qu'au cours des quatre dernières années, la Fédération de Russie, représentée par le Ministère des transports et les Chemins de fer russes, a régulièrement fait part de ses avis, notamment dans le cadre d'un examen complet des dispositions du projet (article par article), d'une analyse comparative des systèmes juridiques actuels de l'OTIF et de l'OSJD, et de diverses propositions sur la structure et le contenu de l'instrument juridique unique pour le transport ferroviaire, comme le montrent les notes d'information qu'elle a soumises. Pourtant, aucune des propositions qu'elle a avancées n'a été soutenue par les États membres de l'UE.

<b>Finlande</b>	Non, mais les États membres devraient pouvoir envisager d'appliquer l'accord bilatéral, ou d'adhérer et d'appliquer l'accord multilatéral.
<b>France</b>	Le texte du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 rend compte des travaux accomplis par le Groupe d'experts jusqu'à présent. Bien qu'un dernier examen des dispositions reste à faire (notamment celles qui se rapportent au document négociable, art. 31 a à f), aucune d'elles ne semble inacceptable en soi.
<b>Kirghizistan</b>	Non
<b>Lettonie</b>	Il n'existe aucune disposition qui ne puisse être acceptée.

<b>Lituanie</b>	Le texte du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 rend compte des travaux accomplis par le Groupe d'experts jusqu'à présent. Aucune disposition ne nous semble inacceptable.
<b>Luxembourg</b>	Non. Le texte du projet de convention tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 ne contient aucune disposition que le Luxembourg ne puisse accepter.
<b>Ouzbékistan</b>	-
<b>Pays-Bas</b>	Aucune réponse
<b>Pologne</b>	<p>S'agissant des documents mentionnés, il convient d'appeler l'attention sur les points suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Article 13 – Il est nécessaire de déterminer plus précisément à quel moment une livraison doit avoir lieu lorsque cela n'est pas stipulé dans le contrat. La disposition actuelle n'est pas claire : « Si aucun délai de livraison n'a été convenu, la livraison doit se faire dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du transport. ».</li> </ol> <p>Nous estimons que la date maximale de livraison devrait être définie dans cet article. En outre, le délai de livraison devrait être fixé en fonction de l'éventuel besoin de changement de bogies ou de wagons et de transbordement des marchandises du fait de la différence d'écartement des voies.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Article 28, paragraphe 1 – Le terme « notification » s'agissant d'un dommage devrait être clarifié (comment ? en remplissant le rapport formel, ou un autre document ?). La version proposée pour le texte de la convention ne mentionne pas le rapport formel. PKP CARGO est d'avis qu'il faudrait le mentionner.</li> <li>Nous appuyons l'opinion exprimée précédemment, selon laquelle les dispositions du régime juridique unique pour le transport ferroviaire devraient comprendre le spécimen de la lettre de voiture, comme c'est le cas dans les Règles uniformes CIM. Ce spécimen n'a pas été introduit dans le projet de convention. Toutefois, un projet de lettre de voiture était en cours d'élaboration par le Groupe d'experts.</li> <li>En ce qui concerne l'article 34 du projet de régime juridique unique pour le transport ferroviaire, « Conventions au sujet des recours », nous soutenons l'avis selon lequel il faudrait prévoir une prescription en cas de recours et fixer les règles et les délais de recours.</li> </ol>
<b>République de Moldova</b>	-
<b>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord</b>	Non
<b>Slovaquie</b>	-
<b>Slovénie</b>	-
<b>Suède</b>	La Suède n'a pas encore procédé à une analyse de ce type. Dans le contexte visé, il est important de noter que le régime juridique de la COTIF s'inscrit dans le droit de l'Union européenne.
<b>Türkiye</b>	<p>S'agissant de l'alinéa 2 du paragraphe 1 de l'article 1 (Champ d'application) de la section I du projet de contrat :</p> <p>Bien qu'un soutien soit apporté à l'idée d'élaborer un instrument juridique uniformisé pour le transport ferroviaire tout en conservant les autres instruments existants (Règles CIM et Accord SMGS), le projet de contrat, qui doit être appliqué à la demande des parties prenantes au transport, prévoit que toutes les parties concernées définiront le « contrat ou cadre juridique » applicable avant l'opération de transport. Des accords spéciaux (entre les entreprises ferroviaires d'une part, et entre celles-ci et les propriétaires des marchandises,</p>



les expéditeurs et les transitaires) devront être conclus, si bien que toutes les parties prenantes au transport devront y adhérer pour chaque opération de transport. Nous considérons que ce mécanisme compliquera l'application du régime et que les procédures ne seront pas appliquées correctement. Par conséquent, nous pensons qu'il serait préférable d'élaborer le « contrat » en tant qu'instrument juridique unique et obligatoire pour l'ensemble des opérations de transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, et de l'appliquer comme tel.

<b>OTIF</b>	Cette question ne concerne pas l'OTIF. Nous souhaitons toutefois faire remarquer que nous n'avons pas d'observations à faire sur le fond au sujet du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3. Nous faisons remarquer en outre que le mécanisme d'administration d'un éventuel instrument juridique doit encore être examiné.
<b>CIT</b>	Toutes les dispositions ont fait l'objet de discussions approfondies et sont l'aboutissement de compromis.
<b>DB</b>	Non. La convention telle qu'elle est présentée dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 répond aux besoins et aux exigences du secteur.

## Réponses à la question 7

<b>Allemagne</b>	Une convention-cadre – autrement dit un ensemble unique de règles juridiques uniformisées pour tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, remplaçant les régimes actuels CIM et SMGS – serait en contradiction avec l'obligation qu'ont les États membres de l'OTIF, en vertu de l'article 3 de la COTIF, de pratiquer leur coopération internationale dans le cadre de l'OTIF en principe. Par conséquent, en vertu de l'article 4 de la COTIF, une décision de l'Assemblée générale de l'OTIF serait nécessaire pour transférer à une autre organisation la tâche de l'élaboration d'un cadre juridique international complet pour le transport ferroviaire. Une convention relative au contrat de transport, s'inscrivant dans un régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire et dans le cadre de laquelle les Règles CIM et les dispositions SMGS ne seraient pas applicables (interface juridique), serait conforme à la COTIF.
<b>Bélarus</b>	Nous estimons que l'Accord SMGS ne limite pas la possibilité d'élaborer une nouvelle convention (faisant partie d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire).
<b>Belgique</b>	Conformément à l'article 4 de la COTIF, l'Assemblée générale de l'OTIF doit recueillir le consentement préalable des États membres de l'OTIF pour entamer des discussions pouvant déboucher sur le remplacement des instruments juridiques établis par l'organisation. En l'absence de ce consentement, aucune discussion ne peut avoir lieu.
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	-
<b>Fédération de Russie</b>	Ces dispositions n'existent pas. Une proposition de compromis de la Fédération de Russie visant à élaborer une convention-cadre englobant tous les instruments accumulés durant les dernières années en ce qui concerne l'organisation et la mise en pratique des opérations de transport ferroviaire international et la facilitation du passage des frontières n'a pas reçu d'appui de la part des pays de l'UE représentés au sein du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire.
<b>Finlande</b>	Non
<b>France</b>	Une convention-cadre (c'est-à-dire une convention qui porterait sur toutes les questions actuellement traitées par les dispositions de la COTIF et de l'Accord SMGS) pourrait remplacer la COTIF <i>de jure</i> ou de facto. Les États membres de l'OTIF sont cependant tenus, en vertu de l'article 3 de la COTIF, de pratiquer leur coopération internationale dans le cadre de l'OTIF en principe. Par conséquent, en vertu de l'article 4 de la COTIF, une décision de l'Assemblée générale de l'OTIF serait nécessaire pour transférer à une autre

	organisation la tâche de l'élaboration d'un cadre juridique international complet pour le transport ferroviaire.
<b>Kirghizistan</b>	Non
<b>Lettonie</b>	La convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises (approche A dans le cadre d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire) étant une interface juridique, elle n'entre pas en conflit avec les dispositions actuelles COTIF/CIM et SMGS.
<b>Lituanie</b>	-
<b>Luxembourg</b>	Non, mais cette question est très peu claire à vrai dire. Il serait bon d'expliquer ce que l'on entend par convention-cadre.
<b>Ouzbékistan</b>	-
<b>Pays-Bas</b>	Aucune réponse
<b>Pologne</b>	Non. (On notera que les dispositions relatives au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire ont été élaborées en coopération avec l'OTIF, l'OSJD et le CIT).
<b>République de Moldova</b>	Non
<b>Royaume-Uni</b>	Une convention-cadre telle que celle qui est proposée par la Fédération de Russie porterait sur un large éventail de questions politiques et juridiques qui dépasserait de loin le domaine d'intérêt initial envisagé dans la Déclaration commune de 2013. Cet instrument s'appliquerait aux domaines économique, opérationnel, technique, technologique et financier de la réglementation, y compris aux domaines pour lesquels des normes ou des instruments juridiques internationaux existent déjà, tels que le transport ferroviaire de marchandises, les normes relatives aux infrastructures, les normes relatives au matériel roulant, ainsi que les règles et procédures de gestion du trafic.
<b>Slovaquie</b>	-
<b>Slovénie</b>	-
<b>Suède</b>	Voir la réponse à la question 6.
<b>Türkiye</b>	Nous pensons que les régimes juridiques actuels que constituent la COTIF et l'Accord SMGS ne comportent pas de dispositions faisant obstacle à l'élaboration d'une convention-cadre telle que celle envisagée avec le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire.
<b>OTIF</b>	Voir la réponse à la question 5 et le document informel SC.2 n° 1 (2021). D'autre part, on ne sait pas clairement ce que l'on entend par « convention-cadre » dans ce cas particulier.
<b>CIT</b>	Cette question a été examinée dans le cadre de la négociation par rapport aux Règles CIM. Aucun obstacle n'a été recensé.
<b>DB</b>	<p>La convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises (approche A dans le cadre d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire) étant une interface juridique, elle n'entre pas en conflit avec les dispositions actuelles COTIF/CIM et SMGS.</p> <p>Si l'on entend par « convention-cadre » l'approche B, celle-ci prévoit le remplacement des Règles CIM et de l'Accord SMGS, ainsi que la dissolution de l'OTIF et de l'OSJD.</p> <p>Dans la Déclaration commune que les Ministres des transports des gouvernements intéressés par le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie ont signée le 26 février 2013, il est convenu et dit que les travaux (d'uniformisation du droit ferroviaire international) doivent s'inscrire dans le respect des principes que sont le caractère facultatif, (...), la conformité avec les dispositions pertinentes de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS (...).</p>

L'objectif visé est de combler le vide qui existe lorsque ni la COTIF/CIM ni l'Accord SMGS ne s'appliquent à l'ensemble du parcours, et non d'élaborer une nouvelle convention-cadre pour remplacer la COTIF/CIM et le SMGS.

---

---