



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2006/10
3 octobre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixantième session

Genève, 15-17 novembre 2006

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

**INTEROPÉRABILITÉ ET HARMONISATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION
DES DIFFÉRENTS SYSTÈMES DE TRANSPORT FERROVIAIRE***

Communication de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF) et de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD)

1. L'harmonisation des différents systèmes de transport ferroviaire est un objectif à long terme de la coopération entre l'OTIF et l'OSJD, conformément à la Position commune signée en 2002. Dans le cadre des activités communes arrêtées chaque année, on peut citer parmi les sujets retenus, le développement des couloirs de transport pendant la période 2005-2010, les modifications apportées à l'Accord SMPS et à son guide d'utilisation, l'alignement du SMPS sur la Convention CIV et sur d'autres instruments juridiques, et les gabarits de chargement des véhicules. Des représentants de l'OSJD ont participé à la Réunion commune OTIF-CEE-ONU sur le transport des marchandises dangereuses (RID/ADR/ADN), organisée en vue de préparer la Conférence internationale sur la facilitation du passage des frontières.
2. Afin de rester compétitifs par rapport aux autres modes de transport, notamment le transport routier, les chemins de fer doivent améliorer la qualité de leurs services, leur fiabilité et leur sécurité, afin d'être en mesure de livrer plus rapidement les marchandises qu'ils transportent. L'harmonisation des régimes juridiques de transport de l'OSJD et de l'OTIF serait un grand pas dans cette direction.

* La Division des transports de la CEE-ONU a soumis le présent document après la date limite, faute de ressources.

3. Dans ces conditions, la collaboration entre l'OSJD et l'OTIF a surtout porté sur la rédaction d'une lettre de voiture commune CIM/SMGS et la mise à jour des règles SMGS sur le transport des marchandises dangereuses en les alignant sur celles du RID¹.

4. Un modèle de lettre de voiture CIM/SMGS et son guide d'utilisation ont été établis dans le cadre d'un projet mené conjointement par le Comité international des transports ferroviaires (CTI) et l'OSJD. Le modèle de lettre de voiture et son guide d'utilisation ont tous deux été approuvés au début de l'année 2006 par les instances supérieures de chacune des deux organisations ainsi que par leurs services douaniers, de sorte que la nouvelle lettre de voiture sera disponible à partir du 1^{er} septembre 2006 et pourra être utilisée aussi bien en tant que document de transport que document douanier. Elle a été utilisée pour la première fois, à titre expérimental, le 25 juillet 2006 à Donetsk et à Nizhnedneprovsk, dans des trains à destination de l'Allemagne.

5. La nouvelle lettre de voiture commune dispensera les clients et les transporteurs d'en remplir deux comme ils le faisaient précédemment, ce qui leur fera gagner un temps précieux. La nouvelle lettre de voiture non seulement leur fera gagner du temps et de l'argent, ainsi qu'aux autorités douanières, mais aussi permettra de simplifier les formalités douanières, notamment aux frontières extérieures de l'Union européenne. On trouvera une description détaillée de la lettre de voiture CIM/SMGS et de son guide d'utilisation dans le CIT-Info n° 1/2006².

6. Près d'une centaine de personnes (clients, transporteurs et représentants d'administrations douanières ou d'organisations représentatives) ont participé au séminaire intitulé «Interopérabilité juridique dans les transports ferroviaires: lettre de voiture uniforme CIM/SMGS». Organisé par le CIT et l'OSJD, le séminaire s'est tenu à Berne, le 25 avril 2006. Cette assemblée très diverse était composée aussi bien de participants maîtrisant parfaitement le sujet que de participants désireux de se familiariser avec le sujet. Ce séminaire fait partie de la campagne d'information que le CIT mène en collaboration avec l'OSJD pour marquer la fin de la première phase du projet, avant que la lettre de voiture commune soit mise en œuvre concrètement (à compter du 1^{er} septembre 2006). Un deuxième séminaire à l'intention des clients de l'Europe orientale et de l'Asie sera organisé en collaboration avec la RZD et se tiendra à Moscou à la fin 2006³.

7. La lettre de voiture commune va contribuer à faciliter les transports ferroviaires entre les États membres de la COTIF et les États membres de l'OSJD. Malgré cette facilitation, il subsiste deux régimes de responsabilité, celui de la CIM et celui de la SMGS, ce qui n'est pas sans inconvénients pour les clients. Pour y remédier, un groupe spécial a été créé, qui se compose de juristes représentant chacune des administrations ferroviaires exploitant les couloirs paneuropéens II et III, mais aussi le CIT, l'OSJD et l'OTIF.

¹ Rapport d'activité de l'OSJD tiré du compte rendu de la trente-quatrième session de la Conférence des ministres qui s'est tenue à Sofia du 12 au 15 juin 2006.

² Voir <http://www.cit-rail.org/pdf/citinfo/en/2006/01.pdf>.

³ CIT-Info n° 2/2006, p. 6 et 7.

8. Les travaux de ce groupe de juristes se subdivisent en deux phases. Pendant la première phase (1^{er} janvier-1^{er} juillet 2006), il a mis au point un manuel définissant les responsabilités qui contient de précieuses informations pour les clients, les transporteurs et les administrations douanières. Pendant la seconde, il définira le régime de responsabilité s'appliquant sur des axes de trafic spécifiques, sur une base contractuelle³.

9. L'OTIF et l'OSJD sont fermement décidées à poursuivre leur coopération. Les deux organisations continueront à rendre compte au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la poursuite de leurs travaux.

Le Secrétaire général de l'OTIF
(*signé*) **S. Schimming**

Le Président du Comité de l'OSJD
(*signé*) **T. Szozda**

³ CIT-Info n° 2/2006, p. 6 et 7.