



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 4 e) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature sectorielle: Transport ferroviaire**Uniformisation du droit ferroviaire****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note donne un bref aperçu des activités menées en 2013 par la CEE dans le domaine en vue d'uniformiser le droit ferroviaire. Elle rend compte des travaux d'analyse des conventions relatives aux modes de transport internationaux existants (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) afin d'identifier les dispositions et les procédures nécessaires à l'établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Cette note résume également les concepts juridiques qui font l'objet de discussions au sein du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire et décrit les étapes envisagées pour parvenir à un seul régime juridique efficace et ininterrompu pour le transport ferroviaire eurasiatique.



I. Mandat

1. À l'occasion de la soixante-quinzième session commémorative du Comité des transports intérieurs, 37 ministres des transports et autres représentants de haut niveau ont signé le 26 février 2013 une Déclaration commune ouvrant la voie à la négociation d'un régime juridique ferroviaire unique destiné à rendre le transport de marchandises par rail plus facile, plus rapide et moins coûteux entre l'Europe et l'Asie, puis plus tard dans le monde entier. Cette Déclaration vise à contribuer à établir des 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.

2. La Déclaration met en avant une stratégie comprenant deux processus parallèles:

a) Les entreprises ferroviaires, les organisations ferroviaires internationales et les autres parties prenantes intéressées (telles qu'expéditeurs et transporteurs) ont été invitées à établir des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie sur la base des dispositions en vigueur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et de la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS):

- Les travaux visant à élaborer un projet de proposition de clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie sont en cours, en collaboration avec Comité international des transports ferroviaires (CIT) et d'autres organisations internationales. De telles clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie faciliteraient le transport ferroviaire des marchandises et des conteneurs car elles seraient fondées sur les dispositions en vigueur des accords COTIF/CIM et de la convention SMGS ainsi que sur les législations nationales respectives;

b) Les gouvernements des régions de la CEE et de la CESAP, sous les auspices du Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire et du Groupe de travail du transport par chemin de fer (SC.2), doivent élaborer le cadre juridique régissant le transport par rail dans tous les pays concernés.

II. Stratégie et progrès réalisés sur la voie de l'uniformisation du droit ferroviaire

3. Le Groupe d'experts a tenu ses cinquième et sixième réunions les 4 et 5 juillet et 2 et 3 décembre 2013. Un travail considérable a été effectué pour analyser les conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux en vue d'identifier les dispositions et procédures permettant d'établir un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire international.

4. Compte tenu de la complexité des tâches à mener dans un délai très court, le Groupe d'experts a adopté à sa cinquième session le plan de travail ci-après et les activités qui l'accompagnent:

a) Le secrétariat de la CEE, avec le concours d'experts gouvernementaux, intergouvernementaux (Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)) et d'experts du secteur, doit établir une vue d'ensemble des conventions relatives au transport international en vigueur (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable

et maritime), ainsi que des bonnes pratiques utilisées dans l'application de ces conventions et de recenser les éléments et les mécanismes pertinents pour l'établissement d'un système ferroviaire unifié;

b) Le secrétariat de la CEE, avec l'assistance d'experts gouvernementaux, intergouvernementaux (OTIF, OSJD) et d'experts du secteur, doit établir une comparaison des dispositions juridiques des Règles CIM et de la Convention SMGS qui sont pertinentes pour le transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie. Cette étude doit également fournir une brève évaluation de ces dispositions et proposer, le cas échéant, quelques premiers éléments et un libellé éventuel des dispositions juridiques qui pourraient être incluses dans un instrument juridique applicable au transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie;

c) Le secrétariat de la CEE, en coopération avec l'OTIF et l'OSJD ainsi que d'autres organisations internationales pertinentes, telles que l'OACI et l'OMI, doit établir une synthèse des systèmes de gestion des conventions et des accords relatifs au transport intermodal international existants en vue de leur examen par le Groupe d'experts.

5. Sur la base d'une analyse exhaustive des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux effectuée par le secrétariat et examinée lors de sa cinquième session (4 et 5 juillet 2013), le Groupe d'experts a entamé à sa sixième session (2 et 3 décembre 2013) un échange de vues sur ce que pourrait être un nouvel instrument juridique ferroviaire susceptible d'assurer la transparence et la sécurité juridiques du système de transport international de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie.

III. Le concept juridique en discussion

6. Un consensus semble se dégager entre les experts pour considérer qu'il convient d'éviter de créer une troisième couche de droit ferroviaire en plus des accords COTIF/CIM et de la convention SMGS, ne serait-ce que pour éviter que des conventions entrent en conflit. De même, la création d'un nouveau régime ferroviaire international remplaçant les régimes COTIF/CIM et SMGS dans leur intégralité serait compliquée et prendrait beaucoup de temps en raison des longues périodes de transition qu'exigent son entrée en vigueur et la dénonciation des accords COTIF/CIM et la convention SMGS.

7. Le secrétariat a donc présenté un autre concept de régime ferroviaire international qui, sans toucher aux deux régimes actuels, comblerait les lacunes que laissent subsister les accords COTIF/CIM et la convention SMGS en ce qui concerne l'utilisation d'un contrat de transport ferroviaire unique, d'une lettre de voiture unique et d'un système de responsabilité unique pour le transport par chemin de fer Europe-Asie. Un tel régime permettrait que le transport par rail de l'Atlantique au Pacifique repose sur le même fondement juridique, ce qui n'est actuellement possible que dans le cas du transport aérien.

8. Ce nouveau régime ferroviaire international serait fondé sur les dispositions pertinentes de l'accord COTIF/CIM ainsi que sur le plus récent projet de nouvelle convention SMGS, avec notamment les systèmes d'échange de données informatisé (EDI). Une telle approche utilisant des dispositions juridiques, des normes et des procédures familières et éprouvées devrait permettre une application harmonieuse et efficace du nouveau régime ferroviaire international dans les pays qui y adhéreront.

9. Ce concept de nouveau régime juridique ferroviaire international reposerait sur les principaux éléments suivants:

a) Le nouveau régime juridique ferroviaire ne serait applicable que lorsque le transport international de marchandises par chemin de fer sort du cadre d'application des régimes COTIF/CIM ou SMGS actuels;

Exemples:

- Le transport ferroviaire international entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie continuerait à relever du régime SMGS. De même, le transport de marchandises par chemin de fer entre l'Allemagne et la Turquie continuerait à relever du régime COTIF/CIM;
- Le transport de marchandises par chemin de fer entre la Chine ou la Fédération de Russie et l'Allemagne pourrait aussi continuer à être basé à la fois, comme c'est le cas actuellement, sur les lois nationales et les accords COTIF/CIM et la convention SMGS, à condition que deux contrats de transport séparés soient conclus: l'un concernant le transport des marchandises à l'intérieur des États parties à la convention SMGS et l'autre concernant leur transport à l'intérieur des États parties à l'accord COTIF/CIM. Cela entraînera cependant des procédures de réexpédition aux frontières entre les régimes COTIF/CIM et SMGS;
- Le nouveau régime juridique ferroviaire pourrait faciliter le transport de marchandises par chemin de fer entre la Chine ou la Fédération de Russie et l'Allemagne sans réexpédition aux frontières entre les régimes COTIF/CIM et SMGS grâce à un contrat de transport unique. De la même manière, le transport ferroviaire entre l'Europe et la Turquie vers le Moyen-Orient ou le Pakistan et l'Inde pourrait se faire à l'avenir dans le cadre du nouveau régime juridique ferroviaire;

b) Le nouveau régime juridique ferroviaire ne s'appliquerait que si les parties au contrat de transport par chemin de fer, c'est-à-dire l'expéditeur et l'entreprise ferroviaire qui l'ont conclu, le décident et acceptent que le nouveau régime juridique s'applique (clause d'option positive). L'application de ce nouveau régime juridique par le secteur ferroviaire serait donc volontaire. Toutefois, une fois que les parties au contrat de transport auront accepté d'appliquer ce nouveau régime et l'auront indiqué dans le contrat, ses dispositions deviendront obligatoires:

- Les entreprises ferroviaires et les expéditeurs seront donc libres de décider s'ils souhaitent continuer à appliquer une loi nationale spécifique pour le transport ferroviaire Europe-Asie et au-delà ou s'ils désirent appliquer les dispositions uniformes et transparentes du nouveau régime juridique ferroviaire international.

10. Le Groupe d'experts a convenu qu'il fallait, dans un premier temps, élaborer des dispositions juridiques en mettant l'accent sur le contrat de transport entre les expéditeurs/destinataires et les entreprises ferroviaires (transporteurs), ainsi que sur les relations entre les différents transporteurs. Dans un deuxième temps, on pourrait traiter, dans le nouveau régime ferroviaire ou en annexe, de questions importantes pour le transport international par chemin de fer, comme les spécifications techniques relatives à l'échange de matériel roulant ainsi que l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

11. Le nouveau régime juridique ferroviaire ne doit concerner ni le droit public national et international applicable au transport de marchandises dangereuses, ni les réglementations douanières, ni l'accès aux marchés de transport ferroviaire, ni la protection des animaux, ni les règles et procédures nationales de sécurité applicables. De même, les tarifs et autres dispositions similaires de nature opérationnelle ne sauraient être concernés par le nouveau régime juridique ferroviaire mais pourraient être abordés dans des instruments séparés et appliqués par les pays qui ont besoin de telles réglementations internationales.

12. Le nouveau régime juridique ferroviaire reposera sur une lettre de voiture unique, émise de préférence sous forme électronique. L'actuelle lettre de voiture commune CIM-SMGS, qui regroupe diverses prescriptions légales de l'accord COTIF/CIM et de la convention SMGS, pourrait servir de modèle.

13. Il a également été décidé que le nouveau régime ferroviaire ne devait concerner que le transport des marchandises. Le transport international ferroviaire des voyageurs sera pris en considération ultérieurement.

14. Conformément aux dispositions de la Déclaration commune, l'identification d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié sera examinée sur la base d'un futur consensus matériel sur les principales dispositions du nouveau régime juridique ferroviaire. Toutefois, à la demande du Groupe d'experts, le secrétariat a déjà, avec l'OSJD et l'OTIF, préparé une synthèse des systèmes de gestion actuels des instruments juridiques applicable au transport par route (CMR), par chemin de fer (COTIF/CIM, SMGS), par voie navigable (Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)), par voie aérienne (Conventions de Montréal et Varsovie) et par voie maritime à courte distance (Règles de La Haye-Visby). Cela a permis de mettre en évidence les différentes approches adoptées par les gouvernements participants en matière de mise en œuvre de tels instruments de droit international.

IV. Orientations données par le Comité

15. Le Comité souhaitera sans doute prendre note des activités menées par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sous la présidence de M. A. Druzhinin (Fédération de Russie) et la vice-présidence de M^{me} N. Kaygisiz (Turquie). Il souhaitera peut-être aussi faire des observations sur les progrès réalisés au cours de l'année écoulée et donner des orientations pour la suite.

16. Conformément à son mandat, le Groupe d'experts se propose de tenir trois réunions en 2014 (les 3 et 4 avril; les 10 et 11 juillet et les 30 et 31 octobre 2014) et il conclura ses travaux en remettant un rapport d'activité à la soixante-huitième session du SC.2 (du 24 au 26 novembre 2014).

V. Documents officiels récents établis par et pour le Groupe d'experts

17. Tous les documents, y compris les documents informels, sont disponibles sur le site www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html. Certains des documents de fond établis récemment par l'OSJD, l'OTIF et le secrétariat figurent ci-dessous:

- a) Déclaration commune: ECE/TRANS/2013/2;
- b) Rapports du Groupe d'experts:
 - Cinquième session: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5;
 - Sixième session: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8;
- c) Documents de travail:
 - Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (secrétariat de la CEE): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/3;
 - Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes (secrétariat de la CEE): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4;

- Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire: Comparaison des dispositions juridiques pertinentes de la CIM et de la SMGS (secrétariat de la CEE): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9;
- Analyse et proposition sur le cadre général d'un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire des marchandises (OTIF): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/10;
- Analyse comparative du projet de révision de la SMGS et des Règles CIM (OSJD): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/11;
- Identification d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié en s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire: Identification d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié (secrétariat de la CEE): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12.
