


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Septième session

Genève, 3 et 4 avril 2014

**Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation
du droit ferroviaire sur sa septième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–4	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	5	2
III. Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes (point 2 de l'ordre du jour).....	6–8	2
IV. Unification du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour).....	9–54	3
V. 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 (point 4 de l'ordre du jour).....	55–59	11
VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour).....	60	12
VII. Date de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour).....	61	12
VIII. Résumé des décisions (point 7 de l'ordre du jour).....	62	12



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa sixième session les 3 et 4 avril 2014, à Genève.
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants: Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, France, Pays-Bas, Suisse et Turquie. Un expert de l'Union européenne (Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE)) était également présent.
3. Des experts des organisations intergouvernementales suivantes ont participé à la session: Bureau central du projet TER de la CEE, Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Des experts d'une organisation non gouvernementale, le Comité international des transports par chemins de fer (CIT), étaient aussi présents.
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations et des groupes industriels ci-après ont participé à la session: CMS Cameron McKenna, Deutsche Bahn (DB) et Lithuanian Railways.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/1.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/1).

III. Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4.

6. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à ses cinquième et sixième sessions, il avait passé en revue les accords et instruments juridiques internationaux existants qui couvraient tous les modes de transport, sur la base d'indications fournies par le secrétariat, afin de déterminer les éléments et les mécanismes ainsi que les meilleures pratiques à prendre en considération pour établir un régime ferroviaire unifié (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4).
7. Le Groupe d'experts est convenu que puisque qu'aucun expert n'avait communiqué d'observations, le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4 devait être considéré comme exact et exhaustif, et donc définitif.
8. Les experts ont remercié le secrétariat pour l'excellent travail qu'il avait accompli en élaborant un document aussi difficile et complexe qui avait aidé les experts à produire leur deuxième résultat concret conformément aux objectifs fixés dans la Déclaration conjointe. Les experts sont convenus que ce document devrait désormais servir de référence dans leurs travaux pour l'uniformisation du droit ferroviaire.

IV. Unification du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/3, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/4 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5.

9. Le Groupe d'experts a rappelé qu'il avait entrepris, à sa précédente session, un examen préliminaire des colonnes 3 et 4 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 dans lequel figurent une évaluation des dispositions juridiques pertinentes des Règles CIM de la COTIF et de la SMGS ainsi que quelques premiers éléments et un libellé envisageable de certaines dispositions juridiques précises susceptibles d'être incluses dans un instrument juridique destiné à régir le transport de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie. Cet échange de vues avait été mené article par article, du nouvel article A (Champ d'application) proposé à l'article I (Force probante de la lettre de voiture) (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, par. 17 à 39).

10. Sur la base de cette première analyse des fondements théoriques et juridiques d'un nouveau régime applicable au transport ferroviaire, le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5, qui contient de nouvelles propositions de formulation de dispositions juridiques précises, de l'article J (Emballage et chargement) à l'article KK (Conventions au sujet des recours), pour examen par les experts.

11. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 présente, pour les articles J à KK, une comparaison entre les dispositions des Règles CIM de la COTIF (colonne 1) et de la SMGS (colonne 2). Ces dispositions sont brièvement évaluées le contexte d'autres instruments juridiques internationaux tels que la CMR et la Convention de Montréal (colonne 3). Enfin, y figurent les premiers éléments et la formulation éventuelle de certaines dispositions juridiques spécifiques (colonne 4) susceptibles d'être incluses dans un instrument juridique destiné au transport international de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie.

12. Les experts étaient d'avis qu'il était nécessaire de mieux s'accorder sur le concept du nouveau régime juridique ferroviaire international avant de commencer à se pencher sur les dispositions de ce nouvel instrument.

13. La figure 1 ci-après donne un aperçu du concept de base du nouveau régime juridique ferroviaire international, à savoir une loi type, tel qu'il a été présenté par le secrétariat, et qui constitue la première étape vers l'uniformisation des régimes ferroviaires.

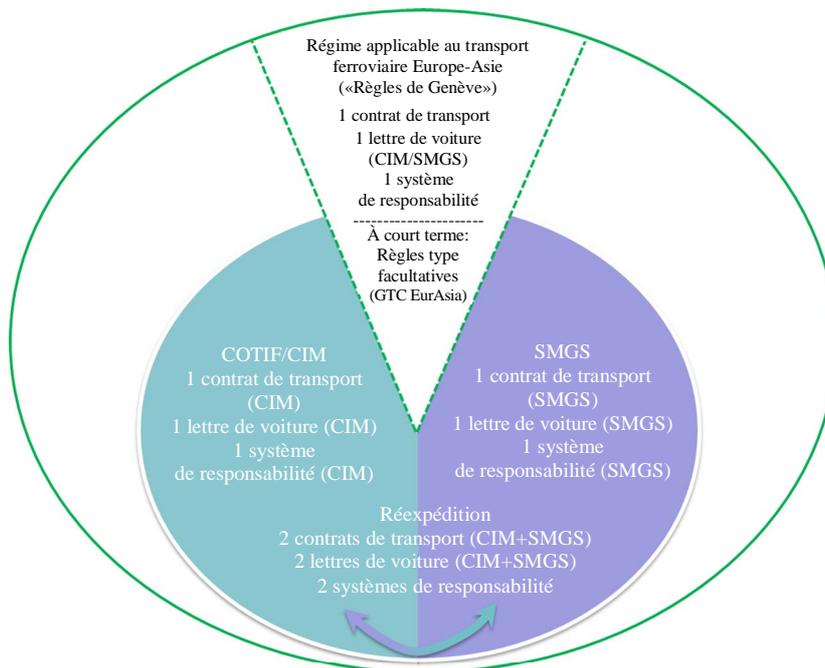
14. Selon ce concept, le nouveau régime juridique ferroviaire international laisserait les deux régimes actuels en place tout en comblant les lacunes que laissent subsister les Règles CIM et la SMGS en ce qui concerne l'utilisation d'un contrat de transport ferroviaire unique, d'une lettre de voiture unique et d'un système de responsabilité unique pour le transport par chemin de fer Europe-Asie. Un tel régime permettrait la réalisation de transports ferroviaires de l'Atlantique au Pacifique qui reposeraient sur une seule et même base juridique, ce qui n'était actuellement possible que pour le transport routier et aérien.

15. Le concept proposé prévoit une unification par étapes du droit ferroviaire international. Son adoption se justifie pour les raisons suivantes:

a) Il convient d'éviter de créer une troisième couche de droit ferroviaire qui s'ajouterait aux Règles CIM et à la SMGS, ne serait-ce que pour éviter les conflits entre conventions;

b) 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'exigeraient son entrée en vigueur et la dénonciation des Règles CIM et de la convention SMGS.

Figure 1
Première étape vers l'unification du droit ferroviaire: concept général



Source: CEE.

16. Ce nouveau régime juridique ferroviaire, conçu sur le modèle de la loi type, reposerait sur les principaux éléments suivants:

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

b) L'application du nouveau régime juridique ferroviaire par le secteur ferroviaire se ferait à titre volontaire. Le nouveau régime ne s'appliquerait que si les parties au contrat de transport ferroviaire, à savoir l'expéditeur et l'entreprise ferroviaire agissant en tant que transporteur qui ont conclu le contrat de transport, en décident ainsi d'un commun accord («opting-in»). Par conséquent, le marché décidera de l'efficacité et de la réussite de nouvel outil juridique. Cependant, une fois que les parties au contrat de transport sont convenus d'appliquer le nouveau régime ferroviaire et l'indiquent dans le contrat de transport, ses dispositions prennent force obligatoire;

c) Lors de cette première étape, l'accent sera mis sur le contrat de transport et en particulier sur les droits et obligations des Parties contractantes, les documents de transport, la responsabilité, les réclamations et les relations entre transporteurs. D'autres questions tout aussi importantes, telles que les spécifications techniques, l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant ainsi que la sécurité et la sûreté devraient faire l'objet d'une deuxième étape, à condition que le nouvel instrument juridique soit utilisé avec succès par la majorité des pays intéressés;

d) Dans un premier temps, les règles unifiées régissant le transport ferroviaire devraient s'appliquer principalement à la région de la CEE ainsi qu'aux pays intéressés, comme la Chine et la Mongolie. Toutefois, l'objectif principal est de créer un régime ferroviaire international que tous les pays intéressés puissent appliquer.

17. Ce nouveau régime ferroviaire international serait fondé sur les dispositions pertinentes des Règles CIM de la COTIF et sur la dernière version de la nouvelle SMGS. Cette démarche, qui s'appuierait sur des dispositions juridiques, des normes et des procédures connues et ayant fait leurs preuves, devrait permettre une mise en œuvre efficace et sans heurts du nouveau régime dans les pays adhérents.

18. Un consensus semble se dégager entre les experts pour considérer qu'il conviendrait d'adopter la démarche par étapes décrite plus haut, en vertu de laquelle l'accent serait mis, pour l'instant, sur le contrat de transport et le comblement des lacunes des régimes COTIF/CIM et SMGS, ces deux régimes étant laissés intacts.

19. Le Président, suivant le consensus sur le concept de base (loi type) a suggéré que ces travaux soient réalisés en quatre étapes:

a) Étape 1: Élaboration de la base d'une future convention dans le domaine du transport de marchandises. Développement de stratégies communes pour les éventuels mécanismes opérationnels et administratifs d'un droit unifié pour les transports ferroviaires;

b) Étape 2: Essais techniques et expérimentaux (phase pilote) en ce qui concerne les normes des règles types;

c) Étape 3: Extension des volumes transportés sous le régime de la nouvelle loi type. Utilisation de la loi type pour les transports avec passage du régime CIM au régime SMGS et inversement, afin d'évaluer le nouveau régime dans la pratique;

d) Étape 4: Mise en place complète des normes d'un droit unifié pour le transport ferroviaire.

20. Le représentant de l'OTIF a relevé que les dispositions proposées par le secrétariat de la CEE dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 étaient globalement identiques, à quelques différences de forme près, aux dispositions fournies par l'OTIF le 20 janvier 2014, lesquelles reprenaient les principales conclusions d'une étude commandée par l'OTIF en 2011. En outre, le concept proposé pour l'application du régime juridique qui servirait d'interface pour les transports de marchandises traversant la «frontière» entre les zones d'application des régimes CIM et SMGS était également semblable à celui proposé par l'OTIF.

21. Les représentants de l'OTIF et de l'OSJD ont déclaré être disposés à créer un groupe informel conjoint dont l'objectif principal serait de faciliter le travail du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Le Groupe d'experts a reconnu que toute forme d'aide serait la bienvenue. Cependant, il a été clairement indiqué que toute contribution de ce groupe informel devrait être soumise dans les délais fixés par le secrétariat et rédigée conformément aux règles fixées par la CEE pour ses groupes d'experts formels.

22. Tenant dûment compte du consensus recueilli sur l'idée principale de l'élaboration d'une loi type à titre de première étape sur la voie de l'unification du droit ferroviaire international, le Groupe d'experts a procédé à un premier examen des colonnes 3 et 4 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 pour tous les articles qui n'avaient pas été examinés à la session précédente afin de parvenir à un accord sur les dispositions juridiques explicatives à inclure dans un nouveau régime juridique ferroviaire international. Les articles nouvellement proposés, J à KK, ont ainsi été examinés successivement.

23. Conditionnement et chargement

Le secrétariat a fait observer que les questions du conditionnement et du chargement des marchandises étaient traitées dans les Règles CIM ainsi que dans la SMGS. Les dispositions proposées pour le nouveau régime juridique sont applicables au conditionnement et au chargement des marchandises et se présentent sous la forme d'un seul article semblable à celui de la SMGS. Les experts se sont entendus sur la formulation de cet article.

24. Accomplissement des formalités administratives

La nouvelle disposition proposée en ce qui concerne l'accomplissement des formalités administratives est fondée principalement sur l'article 11 de la CMR. Les experts n'ont reçu aucune observation au sujet de cette disposition.

25. Délais de livraison

Le Président a fait remarquer que le délai de livraison était défini dans le texte actuel de la SMGS. Dans les cas où il devait être raccourci, des frais étaient applicables. Le représentant de l'Allemagne a souligné qu'il existait également une limite pour les délais de livraison dans les Règles CIM. Le secrétariat a indiqué que des frais étaient également prévus dans les Règles CIM pour toute demande de réduction du délai de livraison. Le Président et les experts sont convenus que pour rendre les transports ferroviaires plus concurrentiels, il fallait prévoir un service disponible vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, et ne pas suspendre les délais de livraison les dimanches et les jours fériés légaux.

26. Livraison

Le Président a fait remarquer que dans la SMGS, le destinataire ne pouvait refuser de prendre livraison de la marchandise que dans les cas où la qualité de celle-ci avait été altérée à un point tel, du fait de dommages, d'avaries ou pour d'autres raisons, qu'il était partiellement ou totalement impossible de l'affecter à l'utilisation prévue à l'origine. Cette disposition n'existait pas dans les Règles CIM. Le secrétariat a signalé qu'il y avait des différences notables entre la SMGS et les Règles CIM sur ce point. Les experts sont convenus que cette disposition devait être examinée plus avant et que les observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

27. Droit de disposer de la marchandise

Le Président a fait remarquer que la SMGS comprenait une liste exhaustive des conditions dans lesquelles il était possible de modifier le contrat de transport. L'existence de cette liste permettait d'éviter toute action illégale. Le représentant de l'Allemagne a fait valoir qu'il était sans doute possible de se passer d'une telle liste et d'adopter une approche plus pratique sous réserve d'examiner l'article N en même temps que l'article O, relatif à l'exercice du droit de disposition. Le Président a dit qu'il convenait alors de modifier l'article en faisant référence à la législation nationale. Le représentant de l'OSJD a insisté sur le fait que le transporteur devait tenir la marchandise à sa disposition. Le représentant de la Fédération de Russie a demandé s'il existerait une clause selon laquelle le transporteur pourrait modifier le contrat de transport. Le secrétariat a répondu que cette clause existait au paragraphe 2 de l'article O. Les experts sont convenus que l'article N devait être réexaminé en même temps que l'article O et que les observations devaient être communiquées au secrétariat.

28. Exercice du droit de disposition

Les experts sont convenus que cet article devait être réexaminé en même temps que l'article N, Droit de disposer de la marchandise, et que les observations devaient être communiquées au secrétariat.

29. Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise

Le secrétariat a expliqué que cette disposition avait en fait pour objet d'éviter aux compagnies de chemin de fer de transporter des marchandises dangereuses. Dans le nouvel instrument juridique tout comme dans la SMGS, les obstacles au transport et à la livraison sont traités dans un même article. Les experts n'ont reçu aucune observation relative à la formulation de cette disposition.

30. Conséquences des obstacles au transport et à la livraison

Le Président a fait remarquer que l'on pouvait compter sur un appui général à cette disposition. Certains aspects relatifs aux questions douanières devaient toutefois être examinés attentivement de façon à éviter tout conflit avec la législation douanière ou la législation nationale. Le secrétariat a fait observer que l'article C se rapportait aux questions de législation douanière, mais qu'il serait fait référence à celles-ci également dans l'article Q.

31. Fondement de la responsabilité

Le Président a fait remarquer que le premier paragraphe de cet article n'était pas clair et a mis en évidence la dernière phrase du paragraphe dans laquelle il est question de la responsabilité lorsque le contrat de transport a été conclu avec plusieurs transporteurs. À l'issue d'échanges fructueux, les experts ont décidé de supprimer cette dernière phrase. Les experts ont en outre décidé de supprimer le texte placé entre parenthèses dans le deuxième paragraphe au motif qu'il apportait une précision inutile. Le secrétariat a fait observer que, de manière générale, l'article R (Fondement de la responsabilité) devait être lu en tenant compte des articles BB (Transporteurs contre lesquels peut être intentée une action en justice) et HH (Droit de recours). Ces trois articles formaient un cadre général de responsabilité auquel s'appliquaient les restrictions imposées par les articles BB et HH. Les experts sont convenus que l'article R devait être examiné plus avant et que les observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

32. Charge de la preuve

Le secrétariat a suggéré de ne pas inclure de dispositions relatives à la charge de la preuve dans le nouvel instrument juridique sachant que la charge de la preuve incombait au transporteur et découlait des règles générales d'administration de la preuve. Le Président a proposé aux experts d'étudier cette question plus avant. Les experts sont convenus que cette disposition devait être examinée plus avant et que les observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

33. Transporteur substitué

Le secrétariat a suggéré d'éviter le terme «transporteur substitué» dans le texte du nouvel instrument juridique, comme c'est le cas dans la SMGS. Les experts ont approuvé cette suggestion.

34. Présomption de perte de la marchandise

Le secrétariat a fait observer que les Règles CIM et la CMR permettaient au destinataire, lorsque les marchandises avaient été retrouvées, de choisir entre la livraison ou l'indemnité, alors que la SMGS imposait au destinataire d'accepter les marchandises durant une période de six mois. Le Président a fait remarquer que le nombre de jours après lequel la marchandise devait être considérée comme perdue lorsqu'elle n'avait pas été livrée au destinataire n'était pas le même entre la SMGS et les Règles CIM. Les experts sont convenus que cette disposition devait être examinée plus avant et que les observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

35. Indemnité en cas de perte

Le secrétariat a noté que la CMR, les Règles CIM et la SMGS répondaient sur ce point à des principes similaires, à savoir que l'obligation de verser une indemnité était limitée à la valeur des marchandises perdues et aux frais de transport payés. L'article correspondant pour le nouvel instrument juridique est également formulé selon ces mêmes principes. Néanmoins, il n'est pas prévu de limites dans la

proposition actuelle. Le Président a suggéré que l'indemnité soit proportionnelle à la valeur de la marchandise. Le représentant du CIT a fait valoir qu'il était important de définir des limites pour des raisons commerciales et concurrentielles. Les experts sont convenus que cette disposition devait être examinée plus avant et que les observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

36. Responsabilité en cas de déchet de route

Le secrétariat a fait observer qu'aucun texte n'avait été formulé pour cette disposition compte tenu du type des marchandises transportées par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie. Le Président a souligné l'importance de la question et mis en avant la liste pertinente présentée dans la SMGS à ce sujet. Le représentant de la Commission européenne a souligné que jusqu'ici en tout cas, les denrées périssables n'étaient pas transportées par chemin de fer dans les pays de l'Union européenne. Les représentants de l'OSJD et de la Fédération de Russie ont fait valoir que les experts ne devaient pas se limiter à ce qui était actuellement transporté entre l'Europe et l'Asie lors de l'élaboration de la disposition. Ils ont ajouté qu'une liste devait être établie, mais qu'il ne fallait peut-être pas qu'elle soit aussi détaillée qu'elle l'était actuellement dans la SMGS. Les experts sont convenus qu'il fallait rédiger un texte pour cette disposition et que les propositions et observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

37. Indemnité en cas d'avarie

Le secrétariat a fait observer que le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur les dispositions des Règles CIM, de la SMGS et de la CMR relatives au dédommagement, qui étaient comparables sur le fond. Le Président a fait remarquer qu'il faudrait peut-être revoir la traduction du terme «damage» («avarie») en russe, car elle avait un autre sens.

38. Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Le secrétariat a noté que les dispositions des Règles CIM et de la SMGS relatives au dédommagement pour dépassement du délai de livraison étaient comparables sur le fond, mais que les limites d'indemnisation n'étaient pas les mêmes. Ces limites devaient être négociées. Le Président a fait observer que la SMGS et les Règles CIM répondaient à des logiques différentes. Ces dernières faisaient état d'une perte en raison d'un retard, tandis que la première faisait état d'un retard. Il fallait par conséquent préciser si l'on parlait d'indemnité pour perte due à un retard ou d'indemnité pour retard. Le Président a ajouté qu'il estimait que cette indemnité ne devait pas dépasser le prix du transport. Le représentant de l'OSJD a souligné que l'article 27 de la SMGS se rapportait à un dédommagement en cas de retard uniquement et que le dédommagement en cas de perte faisait l'objet d'autres articles du même texte. Il a ajouté que si l'indemnité devait dépasser le plafond des 30 % actuellement appliqué dans la SMGS, la clause ne serait pas acceptée par les membres de l'OSJD. Le secrétariat a fait observer que les Règles CIM étaient fondées sur la perte financière et qu'un dédommagement était prévu uniquement lorsqu'une telle perte était constatée en raison d'un retard. Le Président a insisté sur le fait qu'il fallait prévoir à la fois le dédommagement pour retard et le dédommagement pour perte en raison d'un retard. Le représentant de l'OTIF a fait valoir que dans tous les cas, il convenait de s'entendre en premier lieu sur l'article L (Délais de livraison), puis sur l'article V (Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison). Les experts sont convenus qu'il fallait rédiger un texte pour cette disposition et que les propositions et observations devaient être communiquées au secrétariat en temps utile.

39. Dédommagement en cas de déclaration de valeur

Le secrétariat a indiqué que le libellé de cette disposition n'avait pas été établi car le concept retenu correspond à une solution qui comporte une clause d'option positive pour le transport de cargaisons spéciales. Le Président a souligné que les experts devraient examiner plus avant cette disposition et en particulier la déclaration de valeur. Les experts ont convenu que cette disposition devrait être examinée plus avant et que des observations devraient être communiquées au secrétariat en temps voulu.

40. Conversion et intérêts

Le secrétariat a déclaré que la CMR, les Règles CIM et la SMGS contenaient des dispositions similaires qui pourraient être insérées dans le nouveau régime juridique pour le transport ferroviaire. Les experts n'ont formulé aucune observation concernant cette disposition.

41. Responsabilité en trafic fer-mer

Le secrétariat a fait remarquer qu'il n'avait pas été établi de libellé d'une telle disposition pour le nouveau régime juridique. Une disposition relative à la responsabilité en trafic fer-mer n'existe que dans les Règles CIM. Le Président a noté que cette disposition devrait être prévue car elle revêt une grande importance pour le transport intermodal. La Fédération de Russie a elle aussi déclaré que cette disposition serait nécessaire à l'avenir. Pour la Turquie, cette disposition est indispensable du fait de l'existence de corridors entre l'Asie et l'Europe, par exemple, le corridor Almaty-Istanbul qui traverse le lac Van-Tatvan en Turquie. Le représentant du Comité international des transports ferroviaires (CIT) a souligné qu'une telle disposition serait nécessaire puisque des corridors traversent la mer Caspienne. Les experts ont convenu que cette disposition devrait être incluse dans le projet et que des observations ou une proposition devraient être communiquées au secrétariat en temps voulu.

42. Personne dont répond le transporteur

Le représentant de l'OSJD a signalé que la nouvelle SMGS révisée comportait une telle disposition. Les experts en ont approuvé le libellé.

43. Autres actions

Le secrétariat a indiqué que les Règles CIM et, sur le fond aussi la SMGS, stipulent que, lorsque ces conventions sont applicables, les plaignants ne peuvent pas obtenir des dédommagements plus élevés en vertu d'une autre législation. Des dispositions analogues devraient aussi être incluses dans le nouveau régime juridique pour le transport ferroviaire. Les experts ont approuvé le libellé de cette disposition.

44. Déclaration de dommages

Le secrétariat a indiqué que les Règles CIM et la SMGS prévoient deux démarches distinctes aux fins du règlement des réclamations, à savoir l'établissement (obligatoire) d'un procès-verbal par le transporteur d'une part et la soumission d'une réclamation par l'ayant droit (demandeur) d'autre part. Les Règles CIM indiquent qu'il n'est pas obligatoire de soumettre une réclamation tandis que la SMGS l'impose. Le nouveau régime juridique pour le transport ferroviaire pourrait être basé sur la CMR. Au lieu d'imposer l'établissement d'un procès-verbal de constatation, il pourrait prévoir la consignation du dommage et une réclamation facultative visant à s'assurer de la suspension du délai de prescription. En outre, au paragraphe 3, il conviendrait de fixer le nombre de jours après la réclamation au

bout duquel les réclamations pour retard deviennent caduques. Le Président a souligné que c'est l'acte commercial qui constitue le document de base servant de preuve pour les réclamations. Il est très important de préciser par exemple le nombre d'exemplaires nécessaires, etc. L'acte commercial devrait être décrit soit ici soit dans l'article sur les droits des transporteurs. Les experts ont convenu que cette disposition devrait être examinée et que les observations devraient être communiquées au secrétariat en temps voulu.

45. Réclamations

Le secrétariat a indiqué que le nouveau régime juridique traitait des actions et laissait les parties au contrat traiter des réclamations. Le Président a insisté que le fait que, dans la législation russe, cette procédure est impérative; les réclamations doivent d'abord être faites auprès des transporteurs puis donner lieu éventuellement à une action en justice. Le représentant de l'Allemagne a déclaré que le principal objectif était de créer un système pour l'avenir qui soit fondé sur un texte réduit à l'essentiel. Le représentant du CIT a estimé que le Comité considérerait aussi que cette disposition était importante pour le fonctionnement des transports ferroviaires et qu'elle devrait être incluse. Les experts ont décidé que cette disposition devrait être examinée et que les observations devraient être communiquées au secrétariat en temps voulu.

46. Droit d'intenter une action en justice contre le transporteur

Le secrétariat a rappelé que les Règles CIM et la SMGS indiquent qui, sur la base du contrat de transport, peut intenter une action en justice (capacité d'ester en justice), contre qui une action peut être intentée (capacité d'ester en justice) et où l'action doit être intentée (juridiction). L'article AA du nouveau régime juridique pour le transport ferroviaire est une version plutôt abrégée des articles susmentionnés. Les experts ont été d'accord avec le libellé de cette disposition.

47. Transporteurs contre lesquels peut être intentée une action en justice

Le Président a déclaré que cet article était examiné avec l'article R sur le fondement de la responsabilité. Il a déclaré aussi qu'au paragraphe 1, les mots «contre l'un des transporteurs mentionnés dans le contrat» devraient être supprimés. Les experts ont convenu que cette disposition devrait être examinée plus avant et que les observations devraient être communiquées au secrétariat en temps voulu.

48. Forum

Les experts ont convenu que cette disposition devrait être examinée plus avant et que des observations devraient être communiquées au secrétariat en temps voulu.

49. Exécution de jugements, saisies

Le Président a déclaré que cette disposition n'avait peut-être pas sa place dans une convention sur le transport ferroviaire. Si elle a des répercussions pratiques, les experts devraient l'étudier sinon cette disposition devrait être supprimée. Les experts ont convenu qu'elle serait à nouveau examinée et que des observations seraient communiquées au secrétariat en temps voulu.

50. Extinction de l'action

Le secrétariat a indiqué que les Règles CIM, la SMGS et la Convention de Montréal prévoient l'extinction du droit d'action dans certains cas. La CMR ne prévoit cependant qu'un délai de prescription. Le Président a estimé qu'il suffirait de prévoir un délai de prescription. Les experts ont convenu d'examiner plus avant cette disposition et de communiquer des observations au secrétariat en temps voulu.

51. Prescription de l'action

Le Président a suggéré que, sous ce régime juridique, l'action née du contrat de transport serait prescrite après un an. À propos du paragraphe 2, il a indiqué que la référence à une réclamation écrite dépend de la décision qui sera prise d'insérer ou non une disposition relative aux réclamations. Les experts ont convenu de poursuivre l'examen de cette disposition en même temps que celui de la disposition relative aux réclamations et de communiquer des observations au secrétariat en temps voulu.

52. Arbitrage

Les experts ont approuvé le libellé fourni pour cette disposition.

53. Articles concernant les rapports des transporteurs entre eux

Les experts ont convenu que les articles de la section sur les rapports des transporteurs entre eux (de l'article GG à l'article KK) seraient examinés par des experts et que des observations seraient fournies au secrétariat en temps voulu.

54. Après ce premier examen de la base conceptuelle et juridique des articles J à KK d'un nouveau régime ferroviaire international, le Groupe d'experts a décidé que, pour sa prochaine session, le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 serait révisé sur la base des discussions tenues à la session en cours pour les articles J à KK et à la session précédente pour les articles A à I.

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

Documents: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12;
documents informels SC.2/GEURL n^{os} 2 et 3 (2014).

55. Le Groupe d'experts a rappelé que, à sa dernière session, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12 dans lequel figurent les informations détaillées transmises par l'OSJD et l'OTIF comme indiqué dans les documents informels SC.2/GEURL n^{os} 2 et 3, et qui contient une analyse préliminaire des questions liées à la gestion dans d'autres conventions et accords en matière de transport. Faute de temps, le Groupe d'experts n'a pas examiné le document en question.

56. Le secrétariat a informé le groupe que l'OSJD avait fourni une analyse détaillée du système de gestion de la SMGS et des Règles CIM, en anglais et en russe, et que cette analyse avait été téléchargée sur le site Web du Groupe en tant que document informel SC.2/GEURL n^o 2 (2014).

57. Pour faciliter l'examen du système de gestion du nouveau régime juridique du transport ferroviaire, le secrétariat a présenté les grandes lignes d'un système de gestion approprié (document informel SC.2/GEURL n^o 3 (2014)). Il n'a pas formulé de propositions mais a simplement donné un aperçu des différents acteurs et fonctions existants susceptibles d'être utilisés. Les trois fonctions principales d'un système de gestion efficace seraient: a) la fonction de depositaire; b) la fonction administrative; et c) la fonction de services de secrétariat. Chacune d'elles pouvait faire intervenir plusieurs types d'acteurs. Pour la fonction de depositaire, les Nations Unies ont un rôle important à jouer en tant que tel depositaire du régime international pour le transport ferroviaire. Pour la fonction

administrative, les bonnes pratiques en vigueur au sein des Nations Unies pourraient être suivies. Un comité d'administration, auquel participeraient toutes les parties prenantes et les Parties contractantes et qui ferait rapport au Groupe de travail des transports ferroviaires, pourrait constituer une solution efficace. Pour ce qui est de la fonction de services de secrétariat, les secrétariats de l'OTIF, de l'OSJD et de la CEE ont un rôle crucial à jouer.

58. Les experts ont convenu que le système de gestion le plus approprié, voire le meilleur, devrait être identifié et adopté pour ce nouveau régime juridique. Il a été rappelé que, d'après la déclaration commune signée par les ministres, un tel système de gestion devrait être identifié en se fondant sur l'expérience des organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (OSJD, OTIF et autres) ainsi que des organisations internationales chargées d'autres modes de transport et que ce système devrait être examiné sur la base d'un consensus solide sur un droit ferroviaire unifié.

59. Les experts ont remercié le secrétariat d'avoir fourni les grandes lignes du système de gestion du régime juridique pour le transport ferroviaire. Ce point sera examiné plus avant à la prochaine session du Groupe.

VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

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

VII. Date de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)

61. La prochaine session du Groupe d'experts devrait se tenir au Palais des Nations, à Genève, les 10 et 11 juillet 2014.

VIII. Résumé des décisions (point 7 de l'ordre du jour)

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