



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

Vingt et unième session

Genève, 16-18 octobre 2019

Point 2 c) de l'ordre du jour provisoire

Exécution du mandat du Groupe d'experts**Champ d'application du régime juridique uniformisé
pour le transport ferroviaire et conversion de ce cadre
en instrument juridiquement contraignant****Analyse comparative des dispositions du SMGS, des RU CIM
et du projet de dispositions du régime juridique du transport
de marchandises dans le trafic ferroviaire international,
élaborée au sein d'un groupe d'experts du Comité
des transports intérieurs de la CEE-ONU
pour l'uniformisation du droit ferroviaire****Communication du Gouvernement de la Fédération de Russie*****I. Introduction**

Les Chemins de fer russes (JSCo « RZD ») ont effectué une analyse comparative des dispositions du SMGS, des RU CIM et du régime uniformisé, dont les résultats sont présentés ci-dessous. Le présent document a été établi à la demande du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après le Groupe d'experts) à sa vingtième session.

II. Application de l'Accord

SMGS – par. 1, art. 3 : tous les transports de marchandises en trafic ferroviaire international direct et en trafic international direct par rail-ferry entre les territoires des États membres.

RU CIM – art. 1^{er} : le lieu de prise en charge et le lieu de livraison sont situés dans différents États membres. Il est possible d'introduire une restriction concernant l'application à une partie seulement de l'infrastructure. Le transport multimodal est autorisé.

* Le présent document a été soumis après la date limite normale.



Régime juridique uniformisé pour le transport ferroviaire (ci-après « régime uniformisé ») – art. 1^{er} : le lieu de prise en charge et le lieu de livraison sont situés dans des États membres différents + si le contrat de transport prévoit l'application d'un traitement douanier (les parties au contrat en conviennent) + à condition que les RU CIM et le SMGS ne s'appliquent pas au contrat couvrant le transport complet. Le contrat peut s'appliquer aux transports par d'autres moyens.

III. Transbordement

Le SMGS, contrairement aux RU CIM et au régime uniformisé, prévoit que le transport de marchandises se fait sans transbordement dans les gares frontalières ayant le même écartement de voie, avec transbordement de la marchandise ou avec changement d'écartement dans les gares frontalières ayant un écartement différent ou par utilisation de systèmes à écartement variable.

IV. Contrat de transport

Conformément au SMGS, le contrat de transport est un contrat réel, en vertu duquel il est reconnu comme conclu à partir du moment où la gare d'expédition accepte la marchandise à transporter, c'est-à-dire à partir du moment où la lettre de voiture est établie. Selon les RU CIM, il s'agit d'un contrat consensuel, c'est-à-dire que les parties signent d'abord le contrat de transport et ensuite la lettre de voiture est émise en confirmation de celui-ci. Même si la lettre de voiture n'est pas émise, le contrat demeure en vigueur.

SMGS – L'article 14 contient une liste limitée de motifs de refus de transport (par. 2) ; le contenu de la lettre de voiture est fixé par l'annexe 1 du SMGS. Les formulaires de lettres de voiture sont imprimés et remplis dans une ou deux langues de travail (russe et chinois).

RU CIM – L'article 6 ne fixe directement ni la forme obligatoire de la lettre de voiture ni les langues dans lesquelles elle doit être remplie, ce qui donne aux parties au contrat la possibilité de convenir de ces questions. Les associations internationales établissent des modèles uniformisés de lettres de voiture sous réserve d'un accord avec les associations internationales de consommateurs et les autorités douanières compétentes des États membres, ainsi qu'avec toute organisation d'intégration économique régionale, légalement qualifiée pour établir ses propres prescriptions douanières.

Régime uniformisé – art. 5 et 6 : contrat consensuel. Possibilité pour les parties au contrat de transport de convenir de remplir la lettre de voiture. Les associations internationales de transporteurs peuvent établir un modèle type de la lettre de voiture.

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé sont proches de celles des RU CIM.

V. Responsabilité pour les données figurant sur la lettre de voiture

SMGS – art. 16 : une pénalité égale à cinq fois le prix du transport (ou le prix du transport de l'excédent de charge, dus au transporteur qui a découvert ces irrégularités).

RU CIM – art. 8 : l'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur.

Régime uniformisé – art. 7 : l'expéditeur est responsable de tous les frais et pertes du transporteur.

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé sont identiques à celles des RU CIM.

VI. Paiement des frais de transport

SMGS – art. 31 : en application de la règle générale, l'expéditeur doit payer toutes les parties concernées, à l'exception du transporteur qui remet la marchandise et qui est payé par le destinataire.

RU CIM – art. 10 : en application de la règle générale, l'expéditeur doit payer tous les transporteurs.

Régime uniformisé – art. 8 : en application de la règle générale, l'expéditeur doit payer tous les transporteurs.

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé sont identiques à celles des RU CIM.

VII. Délais de livraison

SMGS – art. 24 : pour les conteneurs – un jour pour chaque section de 150 km commencée, pour les autres envois – un jour pour chaque section de 200 km commencée. Les délais de livraison de la marchandise sont prolongés d'un jour pour les opérations liées à l'expédition de la marchandise. Les délais de livraison de la marchandise seront prolongés de deux jours : – pour chaque transbordement de la marchandise dans des wagons d'écartement de voie différent ; – pour chaque mouvement des wagons rouliers sur des bogies d'écartement de voie différent ; – lorsque la marchandise est acheminée en trafic international direct rail-ferry. Les délais peuvent être modifiés d'un commun accord entre les parties.

RU CIM – art. 16 a) pour les wagons complets :

- 12 heures pour le départ

- Délai de livraison de la marchandise – 24 heures pour chaque section de 400 km commencée

b) pour les petits envois :

24 heures pour le départ

- Délai de livraison de la marchandise – 24 heures pour chaque section de 400 km commencée

Le transporteur peut fixer un délai de livraison supplémentaire dans certaines circonstances.

Les délais peuvent être modifiés d'un commun accord entre les parties.

Régime uniformisé – si les délais ne sont pas fixés dans le contrat, la livraison doit avoir lieu dans les délais qui peuvent être raisonnablement exigés du transporteur agissant de bonne foi, compte tenu des conditions de transport.

Conclusion : le régime uniformisé ne fixe pas de délais de livraison précis, mais il est présumé qu'il existe un accord entre les parties. Autrement, un délai qui pourrait raisonnablement être exigé d'un transporteur agissant de bonne foi est prévu (cette formulation permet une interprétation large).

VIII. Unité de compte en cas d'engagement de la responsabilité

Pour le **SMGS** – franc suisse.

Pour les **RU CIM** – art. 9 de la COTIF : droits de tirage spéciaux (DTS).

Pour le **régime uniformisé** – art. 22 : les DTS.

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé sont identiques à celles des RU CIM.

IX. Indemnisation en cas d’avarie

SMGS – art. 44 : dans la limite de la juste valeur de la marchandise, et lorsqu’une marchandise de valeur déclarée est transportée – dans la limite de ladite valeur déclarée.

RU CIM – art. 30 et 32 : limite 17 DTS pour 1 kg de marchandise.

Régime uniformisé – art. 21 et 24 : limite 17 DTS pour 1 kg de marchandise, sauf accord contraire entre les parties au contrat de transport.

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé sont identiques à celles des RU CIM.

X. Indemnisation en cas de retard de livraison

SMGS – art. 45 : des normes d’indemnisation sont fixées (6 % à 30 % des frais de transport du transporteur retardé).

RU CIM – art. 33 : le transporteur est tenu de verser une indemnité dont le montant ne peut excéder le quadruple des frais de transport.

Régime uniformisé – art. 25 : les dommages causés doivent être indemnisés, mais le montant de cette indemnisation ne peut excéder la moitié des frais de transport. Le contrat peut prévoir d’autres conditions, mais le destinataire a le droit de choisir s’il souhaite obtenir des dommages-intérêts conformément aux conditions du contrat ou à celles du régime uniformisé.

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé établissent des normes d’indemnisation dont le montant peut être plus élevé que celui calculé conformément à la norme SMGS.

XI. Délai de prescription

SMGS – art. 48 : en cas de dépassement du délai de prescription – 2 mois, autres réclamations – 9 mois.

RU CIM – art. 48 : 1 an, pour certaines réclamations – 2 ans.

Régime uniformisé – non défini

Conclusion : en vertu du régime uniformisé, cette question est régie par la législation locale. En même temps, en ce qui concerne les réclamations concernant le dépassement du délai de prescription, le paragraphe 3 de l’article 28 du régime uniformisé prévoit un délai de 60 jours après la remise de la marchandise (similaire au SMGS).

XII. Juridiction compétente

SMGS – art. 47 : uniquement au domicile du défendeur.

RU CIM – art. 46 : tribunal convenu entre les parties, soit au domicile du défendeur, soit au lieu d’acceptation de la marchandise pour le transport ou pour sa remise.

Régime uniformisé – non défini

Conclusion : cette question n’est pas réglée par les dispositions du régime uniformisé et, par conséquent, les parties peuvent convenir de toute formulation lors de la conclusion d’un contrat de transport.

XIII. Recours

SMGS – art. 36 : limitation du délai à 75 jours. Une procédure de dépôt et d’examen est établie.

RU CIM – art. 50 à 52 : pas de limitation de délai. Une procédure de dépôt et d'examen est établie.

Régime uniformisé – art. 33 et 34. Ce droit est prévu, mais la procédure de dépôt et d'examen n'est pas fixée.

Conclusion : contrairement aux dispositions du SMGS et des RU CIM, les dispositions du régime uniformisé ne prévoient pas de procédure de dépôt et d'examen des recours.

XIV. Procès-verbal de pertes et dommages

SMGS – oui. Art. 29, titre VII des Règles de transport des marchandises

RU CIM – oui. Art. 42

Régime uniformisé – non prévu

Conclusion : les dispositions du régime uniformisé ne prévoient pas l'établissement d'un procès-verbal de pertes et dommages en cas de dommage. La notification du dommage sera effectuée par la partie lésée (art. 28 des dispositions du régime uniformisé). En même temps, il est supposé que les entreprises ferroviaires établiront un procès-verbal de pertes et de dommages sur la base de leur intérêt à déterminer le lieu où le dommage s'est produit, afin de déterminer l'entreprise responsable de celui-ci. Cette conclusion a été tirée à la suite d'un essai de transport « virtuel » lors de la réunion entre Deutsche Bahn AG, PKP Cargo et JSCo « RZD », tenue à Berlin du 15 au 17 mai 2017.

XV. Responsabilité de l'expéditeur

SMGS – les éléments suivants seront récupérés auprès de l'expéditeur pendant le transport : les dommages réels, ainsi qu'une pénalité égale à cinq fois les frais de transport, revenant au transporteur qui a découvert les irrégularités (ou cinq fois le prix du transport de l'excédent de charge, si les données sur le poids sont sous-évaluées dans la lettre de voiture).

RU CIM – art. 8. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur.

Régime uniformisé – art. 7 : tous les frais et pertes du transporteur seront recouvrés.

Conclusion : la formulation du régime uniformisé est identique à celui du RU CIM et permet de conclure que le manque à gagner est également prévu.

XVI. Droit de disposer de la marchandise

SMGS – le transporteur doit se conformer aux instructions de l'expéditeur, à moins qu'il n'ait reçu une instruction du destinataire sur les modifications à apporter au contrat de transport ou qu'il n'ait délivré une lettre de voiture au destinataire.

RU CIM – art. 18.

Régime uniformisé – art. 15 : le transporteur doit se conformer aux instructions de l'expéditeur à moins que la marchandise ne soit arrivée à destination.

Conclusion : on ne sait pas très bien ce qu'il faut entendre par « arriver à destination ». En outre, le projet de régime uniformisé prévoit la possibilité pour l'expéditeur d'indiquer un moment différent pour le transfert du droit de disposer de la marchandise. On peut supposer qu'une telle instruction puisse être incluse dans la lettre de voiture. Cependant, comme la lettre de voiture du régime uniformisé n'est pas approuvée pour le moment, il n'est pas possible de déterminer la procédure de transfert de cette instruction. Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 15 du régime uniformisé peuvent avoir des conséquences négatives pour l'activité du transporteur, liées au non-respect de ses procédures commerciales, du calendrier de circulation et des directions du flux de marchandises,

et influencer sur les délais de livraison, la qualité des marchandises et le paiement des sommes dues au transporteur.

XVII. Indemnisation en cas de perte ou d’avarie de la marchandise

SMGS – art. 42 : le montant de l’indemnisation est déterminé sur la base de la valeur de la marchandise. En outre, tous les paiements de marchandises et autres frais de l’expéditeur (du destinataire) reçus par le transporteur pour le transport de la marchandise perdue ou de sa partie perdue, s’ils ne sont pas inclus dans le coût, sont sujets à remboursement. La réduction de la valeur de la marchandise à indemniser s’effectue conformément à la législation nationale. Le règlement au titre du SMGS s’effectue en francs suisses.

Régime uniformisé – art. 21 et 24 : si la valeur de la marchandise transportée ne dépasse pas 17 DTS pour 1 kg, le dédommagement est total. Si la valeur de la marchandise dépasse 17 DTS par kg, le montant du dommage excédant cette limite n’est pas indemnisé. Sur ce point, le régime uniformisé ne détermine pas le taux de change que le transporteur doit appliquer. En outre, le transporteur doit indemniser les frais de transport, les frais de douane payés et les autres dépenses liées au transport.

Conclusion : il n’est pas clair quel taux de change le transporteur doit utiliser pour calculer l’ampleur du dommage.
