



# Conseil économique et social

Distr. générale  
20 avril 2012  
Français  
Original: anglais et russe

---

## 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

Troisième session

Genève, 2 et 3 juillet 2012

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Négociation d'un document intergouvernemental

### **Préparation d'une déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et les activités menées à cette fin, y compris les mesures visant l'uniformisation du droit ferroviaire**

Note du secrétariat

#### **I. Mandat**

1. On trouvera dans le présent document un premier projet de déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin, y compris les mesures visant l'uniformisation du droit ferroviaire, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/2) conformément aux décisions prises aux première (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, par. 19 à 37) et deuxième sessions (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9, par. 19 à 29) du Groupe d'experts. Le projet du secrétariat tient également compte des remarques et propositions formulées lors de la réunion informelle des «amis du Président» du Groupe de travail des transports par chemin de fer (Genève, 2 mars 2012).

2. Le Groupe d'experts souhaitera peut-être examiner le présent projet de déclaration commune, lui donner sa forme définitive et le communiquer au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE pour que celui-ci l'examine plus avant et l'approuve à sa session des 8 et 9 novembre 2012. Les formulations de substitution ou les parties de texte proposées par certains experts sont présentées entre crochets en vue de leur examen par le Groupe d'experts.

## **II. Projet de déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et les activités menées à cette fin, y compris les mesures visant l'uniformisation du droit ferroviaire**

Nous, Ministres des transports intéressés par le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie:

Réunis à ... le ... sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE),

*Conscients* des possibilités de mener des opérations de transport ferroviaire efficaces et fluides entre l'Europe et l'Asie pour répondre à la mondialisation des échanges et à leur intensification constante dans la région eurasiatique,

*Prenant note* des progrès accomplis dans la mise en œuvre de grands projets d'infrastructures ferroviaires sur les liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie,

*Notant également* que les chemins de fer ont un rôle substitutif ou complémentaire à jouer, principalement du fait que les opérations de transport par conteneur entre l'Europe et l'Asie continueront de se développer, tandis que les ports maritimes des deux continents et les liaisons de transport entre les ports et leur arrière-pays sont de plus en plus encombrés,

*Convaincus* que les opérations de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs sur de longues distances entre l'Europe et l'Asie pourraient se développer sensiblement si des services de transport ferroviaire et intermodal rapides, fiables et fluides étaient mis en place sur les liaisons Europe-Asie,

*Conscients* que la mondialisation des échanges, la réforme des chemins de fer et l'ouverture des marchés des transports sont autant de nouvelles possibilités de se lancer dans des activités transcontinentales et de tirer parti des débouchés sur le marché des transports entre l'Europe et l'Asie,

*Persuadés* que pour progresser rapidement dans cette voie, les gouvernements, avec l'aide des organisations internationales, devraient coopérer et se tenir à un ensemble d'objectifs communs, de principes juridiques et de règles pratiques visant à soutenir les chemins de fer et à permettre aux entreprises de se développer, et prendre des mesures destinées à faciliter l'administration et la bonne marche des activités,

*Conscients* que les opérations de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie font intervenir de nombreux pays et impliquent de passer par de nombreux pays, tous membres de la CEE ou de la CESAP, dotés de structures et systèmes ferroviaires nationaux différents et de régimes juridiques régissant le transport ferroviaire international différents, à savoir la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS), l'acquis pertinent du droit de l'Union européenne, la CEI, l'Union douanière et d'autres organisations gouvernementales régionales,

*Tenant compte* des progrès accomplis dans l'harmonisation et la simplification du cadre juridique des autres modes de transport, qui imposent de mettre en place les conditions d'une concurrence équitable entre ces modes de transport et le transport ferroviaire,

*Conscients* que la coexistence de régimes juridiques différents sur les liaisons de transport ferroviaire Europe-Asie a pour conséquences une augmentation des coûts, une diminution de la compétitivité et une entrave à la réalisation d'opérations de transport ferroviaire efficaces,

*Se félicitant* des progrès accomplis dans le cadre des activités menées conjointement par l'OSJD, l'OTIF et le CIT pour établir et utiliser la lettre de voiture commune CIM/SMGS, y compris les documents électroniques connexes, la lettre de wagon et le relevé des conteneurs ainsi que l'acte commercial CIM/SMGS,

*Considérant* toutefois que d'autres mesures devraient être prises en vue de négocier et conclure dans de bonnes conditions des contrats de transport ferroviaire Europe-Asie compatibles avec les législations en vigueur dans les États de la région eurasiatique et les régimes COTIF/CIM et SMGS,

*Conscients* qu'en raison des différences qui existent entre les régimes politiques et les conditions économiques applicables aux opérations de transport sur les liaisons de transport ferroviaire Europe-Asie, la mise en place de structures institutionnelles et de gestion appropriées – garantissant un équilibre entre intérêts publics et intérêts privés – est une considération importante dans l'élaboration d'un droit unifié pour le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie.

#### **Déclarons ce qui suit:**

1. Les Ministres ayant signé la présente Déclaration commune (ci-après les Parties) s'efforcent de développer et de renforcer conjointement la coopération dans le domaine du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie.
2. Les Parties s'emploient à mettre en œuvre la stratégie énoncée ci-après afin d'établir des conditions juridiques comparables entre les modes de transport en concurrence sur les liaisons de transport Europe-Asie et d'exploiter les possibilités offertes par les transports ferroviaires sur de longues distances entre l'Europe et l'Asie et entre les pays adjacents: [*Supprimer «comparables» et «entre les modes de transport en concurrence sur les liaisons de transport Europe-Asie»*]
  - a) Établissement de dispositions favorisant la transparence, la prévisibilité et l'harmonisation [l'uniformisation] des opérations de transport ferroviaire Europe-Asie dans tous les pays concernés et mettant fin aux procédures compliquées de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit;
  - b) Harmonisation ou unification du droit ferroviaire international, compte tenu de l'objectif [à long terme] d'un régime unique pour le transport ferroviaire entre l'Atlantique et le Pacifique. À cette fin, les Parties approuvent et appuient la stratégie et l'approche en trois étapes exposées dans le rapport de situation de la CEE intitulé «Vers une législation ferroviaire unifiée dans la région paneuropéenne et sur les corridors de transport terrestre Europe-Asie»; [*Supprimer la dernière phrase: «À cette fin ... les corridors de transport terrestre Europe-Asie»*]
  - c) Définition du dispositif d'accords internationaux requis pour établir un droit ferroviaire unifié;
  - d) Définition d'un système d'administration et de prise de décisions au service du droit ferroviaire unifié, confié à une ou plusieurs organisations;
  - e) Définition des conditions de transport;
  - f) Établissement de principes uniformes pour le traitement des documents électroniques et les systèmes de transport intelligents;

- g) Coopération dans le domaine de la sécurité et de la sûreté des transports;
  - h) Coopération aux fins de l'élaboration de politiques uniformes dans le domaine des techniques appliquées aux transports [on trouvera à l'annexe II du présent document des observations de la délégation russe relatives aux points c) à h) ci-dessus].
3. Les Parties conviennent de préciser leur position sur les structures institutionnelles appropriées, en s'inspirant de l'expérience des organisations internationales, telles que l'OSJD, l'OTIF et la Commission européenne (Espace européen de la recherche), et des organisations ferroviaires, ainsi que des mécanismes de prise de décisions établis dans les organisations internationales représentant les autres modes de transport (transport routier, par voies navigables, aérien et maritime).
4. La mise en œuvre des dispositions de la présente Déclaration commune fera l'objet d'un suivi périodique par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), sous l'autorité du Comité des transports intérieurs de la CEE. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) pourra proposer des amendements à la Déclaration pour examen et adoption par les Parties.
5. En particulier, et conformément à ce qui est dit dans le rapport de situation de la CEE, les Parties recommandent et appuient l'application par les entreprises ferroviaires et leurs clients des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (GTC EurAsia) (élaborées par l'industrie ferroviaire et les experts de l'OSJD, de l'OTIF et du CIT, et adoptées par le Groupe de travail des transports par chemin de fer), dans le respect des principes énoncés à l'annexe I de la présente Déclaration. [*Supprimer «En particulier, et conformément à ce qui est dit dans le rapport de situation de la CEE,» et «recommandent et appuient», et ajouter «Les Parties jugent possible»*]

## Annexes

### Annexe I

#### **Principes de mise en œuvre des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (GTC EurAsia)** *[Les observations de l'OTIF relatives à ces principes sont présentées dans l'annexe III]*

##### **Principe 1: Objectifs des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie visent à faciliter l'établissement de relations contractuelles uniformes entre les entreprises ferroviaires et leurs clients et, partant, le transport ferroviaire international. De ce fait, elles contribueront à [l'harmonisation du droit ferroviaire] [la mise en place d'un cadre juridique unifié] et au renforcement de la sécurité juridique dans la région paneuropéenne et sur les liaisons de transport ferroviaire Europe-Asie et/ou à l'échelle mondiale, en vue de créer les conditions d'une concurrence équitable entre tous les modes de transport.

##### **Principe 2: Portée des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales serviront de modèle aux fins de l'établissement de relations contractuelles entre toutes les parties concluant des contrats de transport ferroviaire sous les régimes à la fois de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS.

##### **Principe 3: Nature contractuelle des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales seront facultatives et ne s'appliqueront qu'en cas d'accord mutuel entre les parties.

##### **Principe 4: Teneur des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales prévoient, au titre de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS, les éléments contractuels suivants:

- a) Un contrat de transport unique;
- b) Une lettre de voiture unique;
- c) Un régime de responsabilité unique.

##### **Principe 5: Engagement en faveur des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les autorités publiques responsables du transport ferroviaire faciliteront la mise en œuvre des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie et en favoriseront l'application dans leur pays.

**Principe 6: Conformité [Compatibilité] des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales sont établies sur la base des dispositions pertinentes de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS, de la législation pertinente en vigueur dans l'Union européenne et des règlements nationaux applicables et sont conformes auxdites dispositions, à la date de la signature du présent document.

Les clauses et conditions générales seront modifiées, si besoin est, à la date d'entrée en vigueur de modifications apportées à la Convention COTIF/CIM et à l'Accord SMGS, à la législation pertinente en vigueur dans l'Union européenne et aux règlements nationaux applicables.

**Principe 7: Champ d'application géographique des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales seront applicables sur l'ensemble du réseau ferroviaire [ouvert au trafic international] sur le territoire des pays ci-après: ..., ..., ..., ...

**[Principe 8: Champ d'application des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie**

Les clauses et conditions générales s'appliqueront à tous les types d'opérations de transport ferroviaire de marchandises et à tous les types de marchandises transportés par voie ferrée, sans préjudice des règlements obligatoires applicables.]

## Annexe II

[Texte original en russe]

Observations et explications de la Fédération de Russie relatives aux alinéas c) à h) du paragraphe 2 de la Déclaration commune

### **Justification des propositions de la Fédération de Russie relatives au projet de déclaration concernant l'uniformisation du droit ferroviaire (document intergouvernemental)**

Le texte ci-après a été établi conformément à ce qui avait été convenu à la réunion tenue par les experts le 2 mars 2012 à Genève. Il est rappelé que la Fédération de Russie s'était engagée à justifier de façon détaillée ses propositions relatives au projet de déclaration concernant l'uniformisation du droit ferroviaire.

Les propositions se rapportent au paragraphe 2 du texte de la Déclaration. Il est proposé de formuler ce paragraphe comme suit:

«2. Les Parties sont convenues de stratégies pour l'établissement de conditions juridiques égales entre les modes de transport en concurrence et l'exploitation des possibilités offertes par les transports ferroviaires sur de longues distances entre l'Europe et l'Asie, et pour l'uniformisation du droit ferroviaire entre les pays adjacents:

- a) ...
- b) ...
- c) Définition du dispositif d'accords internationaux requis pour établir un droit ferroviaire unifié;
- d) Définition d'un système d'administration et de prise de décisions au service du droit ferroviaire unifié, confié à une ou plusieurs organisations;
- e) Définition des conditions de transport;
- f) Établissement de principes uniformes pour le traitement des documents électroniques et les systèmes de transport intelligents;
- g) Coopération dans le domaine de la sécurité et de la sûreté des transports;
- h) Coopération aux fins de l'élaboration de politiques uniformes dans le domaine des techniques appliquées aux transports.».

La Fédération de Russie n'a pas de modifications importantes à proposer en ce qui concerne le texte rédigé par le secrétariat pour le préambule de la Déclaration (seules des modifications de forme ont été apportées). Elle tient toutefois à présenter une justification détaillée de ses propositions pour les alinéas a) à f) du paragraphe 2 de la Déclaration.

Avant d'exposer ses arguments point par point, la Fédération de Russie juge nécessaire, une fois encore, de passer en revue les caractéristiques qui posent problème dans les systèmes actuels de réglementation des transports ferroviaires, car il est nécessaire d'en tenir compte aux fins de l'établissement d'un droit ferroviaire unifié.

1. Un niveau de concurrence inégal entre les pays dans le transport ferroviaire. Dans les pays de l'Union européenne, la concurrence entre les transporteurs se situe à un niveau élevé, alors que dans les pays de la CEI et de l'Asie du Sud-Est, le transport ferroviaire est un monopole.

2. Le mode de réglementation des activités de transport ferroviaire n'est par conséquent pas le même. Dans les pays où le niveau de concurrence est élevé, le principal mode de réglementation est le droit des contrats, ce qui signifie que les conditions de transport et les tarifs, entre autres, sont déterminés dans le cadre d'un contrat. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est un organisme très évolué. En revanche, dans les pays où le transport est un monopole, le principal mode de réglementation n'est pas le contrat, mais un ensemble de normes obligatoires dictées par l'État (pour des raisons claires, à savoir la possibilité d'imposer des conditions de concurrence manifestement désavantageuses). On constate alors un très haut niveau de réglementation directe, sous forme de normes juridiques, des droits et des obligations des transporteurs et de leurs clients, tandis que les possibilités d'établir des relations contractuelles sont réduites au minimum.

3. Des formes d'activité économique diverses. Dans les pays de l'Union européenne et dans un certain nombre de pays membres de la CEI, les entreprises ferroviaires sont des entités privées. Dans d'autres pays en revanche, le réseau ferré appartient à l'État, ce qui signifie qu'il est exploité par des entreprises publiques. Dans quelques pays en outre, le réseau ferré est géré par le Ministère des transports.

4. Le poids économique inégal du transport ferroviaire. Dans le système des transports d'un certain nombre de pays, le transport ferroviaire a une place importante, mais non prépondérante, car il existe d'autres modes de transport développés (le transport routier, en premier lieu). Dans d'autres pays en revanche (comme en Russie, par exemple), le transport ferroviaire est dans certaines régions le seul moyen d'acheminer des marchandises et de transporter des voyageurs.

5. Il existe encore un facteur, moins évident que les autres, mais tout aussi important, à savoir la façon dont le transport ferroviaire est perçu. Il existe en effet d'un pays à un autre des traditions diverses dans ce domaine. Du fait d'un certain conservatisme, il faut prévoir du temps pour l'adoption de telle ou telle innovation qui ne s'inscrit pas dans les schémas traditionnels, et compter sur le fait qu'on n'obtient pas systématiquement le résultat escompté. De plus, ce phénomène ne concerne pas uniquement les entreprises ferroviaires, mais également leurs clients et les organismes de réglementation.

Il est indispensable de prendre en considération les facteurs ci-dessus dans l'élaboration de stratégies concernant l'uniformisation du droit ferroviaire. C'est pourquoi la Fédération de Russie appuie sans réserve l'approche qui consiste en premier lieu à formuler une déclaration, conçue en tant que document à caractère politique, exprimant la volonté des États d'uniformiser le droit ferroviaire dans l'espace eurasiatique. En outre, lors de la réunion du 2 mars 2012 à Genève, le représentant de l'Union européenne a dit très justement que la Déclaration ne devait pas s'apparenter à un texte de loi ni comporter des dispositions juridiques concrètes. Cela étant, la Fédération de Russie est d'avis que la Déclaration doit contenir des orientations sur lesquelles les Parties devront s'entendre. La Fédération de Russie estime que ses propositions pour les alinéas a) à f) ont trait à un ensemble de questions qui pourront donner lieu à une réflexion sur l'établissement d'un régime ferroviaire unifié bien conçu.

On trouvera ci-après le détail des propositions de la Russie.

Alinéa a), «Définition du dispositif d'accords internationaux requis pour établir un droit ferroviaire unifié».

Dans le domaine du droit international relatif aux transports, ce sont les accords internationaux en vigueur qui forment la base juridique. On peut envisager l'adoption d'un instrument international unique (une convention), ou bien de plusieurs instruments constituant un système juridique. La Fédération de Russie pense qu'il faut tenir compte de l'expérience fructueuse de mise en œuvre des régimes juridiques internationaux en vigueur



pour d'autres modes de transport. Dans le cas de l'aviation civile, par exemple, il existe un certain nombre d'accords internationaux (la Convention de Chicago, la Convention de Montréal et la Convention du Cap, notamment).

La décision relative au système juridique le plus approprié doit être prise après avoir examiné un ensemble de questions qu'il convient de régler justement au moyen d'un ou plusieurs instruments juridiques internationaux. Comme on l'a vu précédemment (voir le paragraphe 1), le niveau d'engagement de l'État dans les activités de transport ferroviaire n'est pas le même d'un pays à un autre. Ainsi, pour certains pays, on ne peut trouver d'arrangements concernant toute une série de questions qu'à l'échelon international.

Il existe en outre diverses façons d'établir un système juridique. On peut notamment envisager un système comprenant une convention-cadre, contenant les principales dispositions relatives à l'institution et au fonctionnement d'un régime juridique unifié pour le transport ferroviaire, et des accords internationaux distincts consacrés aux questions «particulières». Ce type de structure juridique existe par exemple dans le domaine du transport automobile, avec une convention de portée générale, la Convention TIR, tandis que les transports de denrées périssables, notamment, sont régis dans le cadre d'un accord distinct.

La Fédération de Russie croit que le choix du système juridique doit se faire principalement en fonction de la manière dont les décisions sont prises au sein du système. Par exemple, l'expérience acquise dans la mise en œuvre de l'Accord SMGS montre que l'application d'amendements requis du fait de l'évolution des techniques de transport pose problème (lorsqu'on considère l'Accord en tant qu'instrument international). En effet, d'un point de vue formel, chaque amendement nécessite une ratification par les États membres en vue de sa prise en compte dans la législation nationale, ce qui nuit à l'efficacité des décisions. La Fédération de Russie pense qu'on peut s'inspirer de l'expérience de l'aviation civile, qui est dotée d'une convention-cadre (la Convention de Chicago) et pour laquelle les questions à régler donnent lieu à la publication de normes ne nécessitant pas de ratification et d'usages établis par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). On peut dans ce cas envisager (dans un premier temps) une convention générale dans laquelle seront énoncés les principes régissant la prise de décisions au sujet des questions concrètes concernant le transport ferroviaire international.

La Fédération de Russie ne croit pas qu'il soit possible d'apporter une réponse à la question du choix du système juridique optimal au stade de l'adoption de la Déclaration. Néanmoins, la prise en compte dans la Déclaration de cette question, et de la réponse à y apporter, permettra de mener les recherches et l'analyse nécessaires avec l'aide des spécialistes de tous les États intéressés, des organisations internationales et des entreprises ferroviaires.

Alinéa b), «Définition d'un système d'administration et de prise de décisions au service du droit ferroviaire unifié, confié à une ou plusieurs organisations».

Bien que cette question soit en grande partie liée à la question précédente (voir al. a)), il importe d'y apporter une réponse distincte compte tenu de son importance capitale pour le fonctionnement du système juridique unifié applicable au transport ferroviaire.

Les structures qui existent actuellement pour l'administration du droit ferroviaire, à savoir le Comité de l'OSJD et le Comité de l'OTIF, se différencient par leur organisation et le niveau auquel les décisions sont prises. Dans les deux Comités, il existe en principe un mécanisme d'administration à deux niveaux: le niveau 1 pour les services publics et le niveau 2 pour les entreprises ferroviaires (c'est-à-dire l'OTIF et le CIT dans le cadre de la COTIF, et le Conseil des ministres et la Conférence des directeurs généraux dans le cadre de l'OSJD). Toutefois, contrairement à ce qu'on observe pour la COTIF, l'organe représentant les entreprises ferroviaires au sein de l'OSJD (la Conférence des directeurs

généraux) n'est pas une structure indépendante, mais une entité subordonnée à l'OSJD. Par conséquent, la compétence n'est pas la même en ce qui concerne les décisions à prendre. Par exemple, dans le système de la COTIF, les décisions relatives aux conditions de transport sont de la compétence de l'entité représentant les transporteurs (CIT), alors que dans le système de l'OSJD, l'entité représentant les compagnies ferroviaires, à savoir la Conférence des directeurs généraux, peut uniquement émettre des recommandations sur les documents soumis à examen, leur approbation étant du ressort de l'organe représentant les services publics, à savoir le Conseil des ministres.

Les différences ci-dessus existent en grande partie pour les raisons mentionnées aux paragraphes 1 à 4 du présent document. Il faut cependant faire un choix quant au modèle à retenir pour l'établissement du système d'administration du droit ferroviaire unifié. À cette fin, il importe de se renseigner sur l'expérience acquise dans la mise en œuvre des systèmes d'administration qui existent dans d'autres secteurs du transport (transports aérien, maritime et routier), de façon à choisir le système le plus approprié.

Diverses options sont envisageables pour la conception d'un système d'administration du droit ferroviaire unifié. L'une de celles que l'on peut examiner consiste à mettre en place un système dans lequel il existe plusieurs niveaux d'administration. On peut par exemple concevoir un comité de coordination et deux organisations régionales, voire plus (en se fondant sur le modèle du Comité de l'OTIF et du Comité de l'OSJD), les décisions concernant les principales questions étant prises lors de la conférence annuelle du Comité. En ce qui concerne les organisations représentant les transporteurs, on peut aussi envisager diverses options pour la prise de décisions.

Alinéa c), «Définition des conditions de transport».

Il est nécessaire de mentionner cette question dans la Déclaration en raison des différences énoncées aux paragraphes 1 à 5 du présent document. Dans un certain nombre de pays, la législation impose l'établissement des conditions de transport à l'échelon national (ou au niveau d'un instrument international auquel l'État est partie). De plus, les conditions (règles) de transport sont les dispositions les plus importantes du droit ferroviaire unifié. Il s'agit en effet d'établir un régime juridique unique dans lequel les transporteurs sont censés proposer leurs services dans tous les pays qui font partie de l'espace eurasiatique.

Il est en outre nécessaire d'établir des conditions de transport uniformes en raison des différences constatées selon le type de transport. Il existe actuellement des opérations de transport pour lesquelles les conditions juridiques d'exécution et les techniques employées sont semblables (c'est le cas par exemple des transports de conteneurs). Pour certains types de transports en revanche, en particulier les transports spécialisés, les techniques, et par conséquent les régimes juridiques applicables, présentent de grandes différences ou font défaut dans tel ou tel système (exemple de situation «hors normes»: selon les règles de l'Accord SMGS qui s'appliquent aux transports d'animaux, il est permis de transporter dans un même wagon 8 chameaux ou 80 chèvres au maximum; bien évidemment, ces dispositions ne sont pas prévues dans les Règles CIM). Si l'on veut unifier les normes juridiques, il importe de prendre en considération tous les types de transports, notamment ceux qui ont une dimension locale (il est peu probable que des transports du type indiqué précédemment aient lieu sur le territoire de l'Union européenne, alors qu'ils sont très courants dans les pays d'Asie centrale).

Si l'on tient compte des explications données dans le présent document en ce qui concerne l'alinéa a), on peut envisager diverses options pour les décisions relatives aux conditions (règles) de transport. Par exemple, on peut fixer les conditions générales (dispositions) applicables au contrat de transport dans un accord international, et prévoir la possibilité de fixer des dispositions particulières selon le type de transport dans les normes

du Comité d'administration du droit ferroviaire unifié. La Fédération de Russie considère toutefois que la nécessité d'établir des conditions (règles) de transport uniformes doit être mentionnée dans la Déclaration.

Alinéa d), «Établissement de principes uniformes pour le traitement des documents électroniques et les systèmes de transport intelligents».

La Fédération de Russie ne tient pas particulièrement à ce que cette question soit mentionnée dans la Déclaration, car elle ne se rapporte pas directement à l'uniformisation du droit ferroviaire. En outre, compte tenu de l'informatisation croissante des opérations de transport ferroviaire et de l'utilisation courante de la lettre de voiture électronique et des bases de données, il faudra tôt ou tard élaborer une politique concertée dans le domaine informatique. Dans certains cas, la possibilité, prévue dans les normes, d'avoir recours à la lettre de voiture électronique dépend directement des techniques et des programmes employés. De plus, l'informatisation des opérations ferroviaires nécessitera des dépenses de la part des transporteurs (et dans certains cas de l'État). Dans ce contexte, les normes juridiques et les questions relatives à leur application seront liées au niveau d'informatisation des activités ferroviaires.

Des décisions doivent être prises en commun en ce qui concerne les protocoles d'échange de données, les questions de création et de gestion des bases de données sur les transports et les wagons, les certificats relatifs aux wagons et locomotives employés, les questions de suivi des wagons et la communication en temps utile d'informations sur les capacités des infrastructures, entre autres. Si l'on n'adopte pas des règles uniformes pour toutes ces questions, on ne pourra pas gérer dans leur ensemble les échanges de données. Des règles de collaboration de ce type, entre transporteurs, pourraient également faire partie intégrante du droit ferroviaire unifié.

Alinéa e), «Coopération dans le domaine de la sécurité et de la sûreté des transports».

Conformément aux décisions prises lors de la réunion du 2 mars 2012 à Genève, cette question est exclue du projet de déclaration.

Alinéa f), «Coopération aux fins de l'élaboration de politiques uniformes dans le domaine des techniques appliquées aux transports».

La mention de cette question dans la Déclaration nécessite un examen complémentaire. La Fédération de Russie l'a incluse dans ses propositions, car elle a constaté que, dans bien des cas, les questions relatives au droit des transports sont intimement liées à l'application de certaines techniques. De plus, en l'absence de décisions concertées sur le plan technique, les différences qui existent en ce qui concerne les infrastructures (écartements de 1 520 et 1 435 mm et contraintes qui en découlent, notamment en termes de gabarit) peuvent rendre impossible la mise en œuvre des normes du droit ferroviaire unifié, voire, dans certains cas, compromettre la sécurité des transports (par exemple, un convoi hors gabarit formé en Ouzbékistan, sur des voies dont l'écartement est de 1 520 mm, et répondant aux normes du droit ferroviaire unifié, ne pourrait poursuivre sa route en entrant sur un territoire où l'écartement des voies est de 1 435 mm, du fait de son incompatibilité avec les voies). En outre, certaines règles (telles que les règles qui s'appliquent à la mise en place et à l'arrimage des charges dans les wagons et les conteneurs), ainsi que les règles concernant les transports soumis à un certain nombre de prescriptions techniques (transports de marchandises dangereuses, transports de denrées périssables ou transports hors gabarit), faisant partie intégrante du droit ferroviaire, ne pourront être établies sans que des décisions soient prises sur le plan technique.

La Fédération de Russie estime que ses observations ont une très grande importance dans la perspective de l'élaboration d'un droit ferroviaire unifié. Elle croit que le document à caractère politique que constitue la Déclaration pourra réellement favoriser le développement des transports ferroviaires dans l'espace eurasiatique. Elle comprend qu'on ne peut apporter sur le champ des réponses à la plupart des questions abordées dans le présent document et que, pour cela, il faut engager des consultations sérieuses en vue de parvenir à des décisions concertées. C'est pourquoi elle propose d'inclure ces questions dans le projet de déclaration en tant que questions clés à régler dans le cadre de l'établissement d'un droit ferroviaire unifié. Enfin, la Fédération de Russie est disposée à étudier toute proposition.

## Annexe III

Observations de l'OTIF relatives aux principes de mise en œuvre des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (GTC EurAsia) (voir annexe I)

<i>Texte original</i>	<i>Propositions</i>
<p><b>Principe 1: Objectifs des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie visent à faciliter l'établissement de relations contractuelles uniformes entre les entreprises ferroviaires et leurs clients et, partant, le transport ferroviaire international. De ce fait, elles contribueront à [l'harmonisation du droit ferroviaire] [la mise en place d'un cadre juridique unifié] et au renforcement de la sécurité juridique dans la région paneuropéenne et sur les liaisons de transport ferroviaire Europe-Asie et/ou à l'échelle mondiale, en vue de créer les conditions d'une concurrence équitable entre tous les modes de transport.</p> <p><b>Principe 2: Portée des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales serviront de modèle aux fins de l'établissement de relations contractuelles entre toutes les parties concluant des contrats de transport ferroviaire sous les régimes à la fois de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS.</p> <p><b>Principe 4: Teneur des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales prévoiront, au titre de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS, les éléments contractuels suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Un contrat de transport unique;</li> <li>b) Une lettre de voiture unique;</li> <li>c) Un régime de responsabilité unique.</li> </ul>	<p><b>Principe 1: Objectifs des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie visent à faciliter l'établissement de relations contractuelles uniformes entre les entreprises ferroviaires et leurs clients et, partant, le transport ferroviaire international. De ce fait, elles contribueront à <del>[l'harmonisation du droit ferroviaire]</del> [la mise en place d'un cadre juridique unifié] et au renforcement de la sécurité juridique dans la région paneuropéenne et sur les liaisons de transport ferroviaire Europe-Asie et/ou à l'échelle mondiale, en vue de créer les conditions d'une concurrence équitable entre tous les modes de transport.</p> <p><b>Principe 2: Portée des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales serviront de modèle aux fins de l'établissement de relations contractuelles entre toutes les parties concluant des contrats de transport ferroviaire <del>sous les régimes à la fois de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS</del> <i>dans l'espace eurasiatique.</i></p> <p><b>Principe 4: Teneur des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales prévoiront, <del>au titre de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS,</del> les éléments contractuels suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Un contrat de transport unique;</li> <li>b) Une lettre de voiture unique;</li> <li>c) Un régime de responsabilité unique.</li> </ul>

<i>Texte original</i>	<i>Propositions</i>
<p><b>Principe 6: Conformité [Compatibilité] des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales sont établies sur la base des dispositions pertinentes de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS, de la législation pertinente en vigueur dans l'Union européenne et des règlements nationaux applicables et sont conformes auxdites dispositions, à la date de la signature du présent document.</p> <p>Les clauses et conditions générales seront modifiées, si besoin est, à la date d'entrée en vigueur de modifications apportées à la Convention COTIF/CIM et à l'Accord SMGS, à la législation pertinente en vigueur dans l'Union européenne et aux règlements nationaux applicables.</p>	<p><b>Principe 6: Conformité [Compatibilité] des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales sont établies sur la base des dispositions pertinentes de la Convention COTIF/CIM et de l'Accord SMGS, de la législation pertinente en vigueur dans l'Union européenne et des règlements nationaux applicables et sont conformes auxdites dispositions, à la date de la signature du présent document.</p> <p>Supprimer</p>
<p><b>Principe 7: Champ d'application géographique des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales seront applicables sur l'ensemble du réseau ferroviaire [ouvert au trafic international] sur le territoire des pays ci-après: ..., ...,</p>	<p>Supprimer</p>
<p><b>[Principe 8: Champ d'application des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie</b></p> <p>Les clauses et conditions générales s'appliqueront à tous les types d'opérations de transport ferroviaire de marchandises et à tous les types de marchandises transportés par voie ferrée, sans préjudice des règlements obligatoires applicables.]</p>	<p>Supprimer</p>