



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

Dix-huitième session

Genève, 29-31 octobre 2018

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa dix-huitième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	2
II. Adoption de l'ordre du jour.....	5	2
III. Exécution du mandat du Groupe (point 2 de l'ordre du jour)	6	2
IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)	7	6
V. Date de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour).....	8	7
VI. Résumé des décisions (point 5 de l'ordre du jour)	9	7
Annexe		
Rubriques de la lettre de voiture dans le cadre du régime juridique unique		8



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa dix-huitième session du 29 au 31 octobre 2018, à Genève. Cette session était présidée par M. A. Druzhinin (Fédération de Russie).
2. Des représentants des pays suivants ont participé à la session : Allemagne, Croatie, Fédération de Russie, Luxembourg, Pologne, Slovaquie et Turquie. Un représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer était également présent.
3. Des experts des organisations intergouvernementales ci-après ont aussi pris part à la session : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Ont également participé à la session des experts du Comité international des transports ferroviaires (CIT), organisation non gouvernementale.
4. Des experts des entités ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : CMS Cameron McKenna LLP, Deutsche Bahn AG (DB), PKP CARGO S.A. et l'Université de Francfort-sur-le-Main.

II. Adoption de l'ordre du jour

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de sa dix-huitième session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/4).

III. Exécution du mandat du Groupe (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à sa dix-septième session il avait adopté un plan de travail détaillé indiquant les tâches à accomplir. Il a ainsi examiné et débattu les points suivants :

a) Suivi de la mise au point finale de la lettre de voiture spécifique et des autres documents spécifiques pertinents, selon que de besoin pour les essais pilotes en conditions réelles :

i) La Deutsche Bahn (DB) a présenté un projet de lettre de voiture spécifique négocié entre la DB, PKP et les Chemins de fer russes (RZD), qui avait été élaboré sur la base de la lettre de voiture commune CIM/SMGS (approuvée par la Commission de l'OSJD chargée du droit des transports en octobre 2017 et par la Commission CIM du CIT en mars 2018), puis adapté aux exigences d'uniformisation du droit ferroviaire, et qu'il était envisagé d'appliquer dans le cadre des essais pilotes en conditions réelles. La DB a proposé d'approuver ce projet aux fins des essais pilotes visés. La Fédération de Russie a appelé l'attention sur quelques points à clarifier dans la lettre de voiture avant d'approuver celle-ci pour les essais (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/7) ;

ii) Après un échange de vues, le Groupe d'experts a examiné chacun des points soulevés par la Fédération de Russie et a pris les décisions suivantes :

- Référence à l'annexe 2 du Règlement RID et de l'Accord SMGS à la case 22 – supprimer la référence et renommer la case « Dangerous goods » (« Marchandises dangereuses ») ;
- Nombre de feuillets du formulaire – conserver cinq feuillets et donc supprimer le sixième ;
- Utilisation des cases 49 à 58 et 72 à 94 – conserver ces cases telles quelles (option 1) ou bien tenter de restructurer le formulaire en les réunissant dans un même groupe (option 2) ;

- Numérotation des cases – revoir la numérotation au moment de la mise au point finale du formulaire, à la suite des tests et après avoir reçu les observations du Groupe CIT/OSJD CIM/SMGS ;
- Compatibilité des renseignements entre le formulaire et l'article 6 du projet d'uniformisation du droit ferroviaire :
 - Nom et adresse de la personne à laquelle la marchandise est effectivement remise s'il ne s'agit pas du transporteur contractuel (1 d)) – placer ces renseignements dans la case 69 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée ;
 - Dans le cas d'une unité de transport intermodal (1 k)) – placer ce renseignement dans la case 20 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée ;
 - La date de livraison convenue (2 b)) – placer ce renseignement dans la case 7 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée ;
 - L'itinéraire convenu (2 c)) – placer ce renseignement dans la case 13 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée ;
- Compatibilité des renseignements en ce qui concerne les points suivants :
 - L'extension de la responsabilité – placer ce renseignement dans la case 13 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée ;
 - Le délai complet de livraison et le délai pour chacun des transporteurs – placer ce renseignement dans la case 7 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée (option 1), ou ajouter une nouvelle case ou sous-case à la case 7 (option 2) ;
 - Le moment où le droit de disposer des marchandises passe de l'expéditeur au destinataire – placer ce renseignement dans la case 7 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée (option 1), ou ajouter une nouvelle case ou sous-case à la case 7 (option 2) ;
 - Les représentants de l'expéditeur et du destinataire habilités à prendre des décisions en cas d'incident – placer ce renseignement dans la case 7 et apporter des précisions au moyen d'une instruction appropriée (option 1), ou ajouter une nouvelle case ou sous-case à la case 7 (option 2) ;

iii) Les clarifications ayant été apportées sur les points soulevés, le Groupe d'experts a approuvé « dans son principe » la lettre de voiture spécifique aux fins des essais pilotes en conditions réelles. S'agissant des questions en suspens (option 1 ou option 2), le Groupe d'experts a invité les entreprises ferroviaires intéressées (en particulier la DB, PKP et les Chemins de fer russes) à organiser une téléconférence avant la fin de novembre 2018 par exemple, à examiner chacune des options 2 dans la liste ci-dessus et à apporter autant que possible les modifications requises à la lettre de voiture spécifique. Le projet de lettre de voiture ainsi revu devrait ensuite être communiqué au secrétariat, qui le transmettrait à tous les experts ;

iv) S'agissant des autres documents pertinents censés être joints à la lettre de voiture aux fins des essais pilotes en conditions réelles, sur les conseils du CIT, le Groupe d'experts a décidé qu'il n'était aucunement nécessaire de les adapter (voir le point c) ci-après) ;

v) Le Groupe d'experts a décidé en outre que le secrétariat devrait établir un « dossier » pour les essais pilotes en conditions réelles. Celui-ci comprendrait une lettre de présentation, le projet de dispositions pour l'uniformisation du droit ferroviaire, la lettre de voiture telle qu'approuvée « dans son principe » (qui serait ensuite remplacée par la version découlant des travaux de la téléconférence) et un

document expliquant les avantages de l'uniformisation du droit ferroviaire (document de promotion). Le Groupe d'experts a prié le secrétariat de constituer ce dossier aux fins de son approbation par le Groupe puis de sa soumission à la session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) (du 21 au 23 novembre 2018). Cette session serait une excellente occasion d'informer les délégations sur les travaux menés par le Groupe d'experts, et en particulier sur les efforts accomplis pour organiser des essais pilotes réels sur certains couloirs ;

vi) La Turquie a dit au Groupe d'experts qu'elle avait proposé à l'Azerbaïdjan et à la Géorgie de participer à une réunion sur les paramètres et les conditions de réalisation d'un essai sur un couloir Turquie-Géorgie-Azerbaïdjan ;

b) Envoi d'une invitation officielle à l'OSJD pour l'inciter à participer activement aux travaux du Groupe d'experts (mise au point finale des documents et conférence ministérielle de l'OSJD) :

Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que la lettre avait été rédigée et qu'elle serait envoyée avant la fin du mois d'octobre 2018 ;

c) Utilisation d'autres documents pertinents relatifs au contrat de transport et adaptation de ces documents aux besoins et exigences liés à l'uniformisation du droit ferroviaire :

Le Groupe d'experts a décidé que les experts indiqueraient au secrétariat les autres documents pertinents relatifs au contrat de transport, conformément aux régimes internationaux, qu'il pourrait être nécessaire d'adapter dans le cadre de l'uniformisation du droit ferroviaire. Les suggestions concernant ces documents devraient être communiquées au secrétariat dès que possible, de sorte que ce dernier puisse en établir la liste en vue de la prochaine session ;

d) Information par les autorités nationales et les entreprises ferroviaires, lorsqu'il y a lieu, sur la situation des procédures nécessaires à l'échelle du pays pour permettre la réalisation d'un nombre substantiel d'essais pilotes en conditions réelles moyennant l'application d'un régime unique pour le transport ferroviaire qui soit juridiquement contraignant :

i) La DB a répété ce qu'elle avait dit précédemment, à savoir qu'elle ne voyait aucun obstacle à la réalisation des essais pilotes, sous réserve que les entreprises ferroviaires et les clients concernés acceptent d'effectuer ces transports dans un cadre contractuel et que les éventuels problèmes soient réglés d'un commun accord entre les parties ;

ii) La Fédération de Russie a dit au Groupe d'experts que le Vice-Ministre chargé des chemins de fer au Ministère des transports avait confirmé que le Ministère autoriserait les Chemins de fer russes à réaliser les essais pilotes en conditions réelles. L'autorisation était en cours d'établissement et serait délivrée sous peu ;

iii) La Fédération de Russie a encouragé les autres pays à signaler tout obstacle à la conduite des essais pilotes en conditions réelles ;

iv) Le gestionnaire du projet TER et directeur des Chemins de fer autrichiens a dit que le Rail Cargo Group, filiale des Chemins de fer autrichiens, serait prêt à réaliser un essai pilote sur le couloir Autriche-Slovaquie-Ukraine-Fédération de Russie-Kazakhstan-Chine, sur lequel des trains-blocs étaient exploités de façon régulière. Il a demandé que le « dossier » soit mis à disposition dès que possible, car il aiderait les Chemins de fer autrichiens à déterminer la faisabilité des essais. Enfin, il a suggéré que le projet de lettre de voiture spécifique soit consultable en chinois ;

v) La Turquie a dit que, en plus des renseignements fournis au point 6 a), il serait nécessaire d'examiner la lettre de voiture spécifique avec les autorités douanières. Une fois la lettre acceptée, il faudrait organiser une réunion avec toutes les parties concernées en l'Azerbaïdjan, en Géorgie et en Turquie. La Turquie était prête à prendre toutes les mesures requises pour le lancement des essais pilotes en conditions réelles ;

vi) Le Groupe d'experts a pris note des informations communiquées. Il a rappelé la nécessité de constituer et de distribuer le dossier aux fins des essais pilotes en conditions réelles et a prié l'OSJD d'apporter son aide à la traduction en chinois de la lettre de voiture spécifique dès qu'elle le pourrait. Le Groupe d'experts a en outre prié le secrétariat d'étudier les possibilités de faire traduire officiellement la lettre de voiture et le projet de dispositions juridiques en chinois en plus de l'anglais, du français et du russe. Le secrétariat a prié les compagnies ferroviaires de communiquer la lettre de voiture sous forme de document à annexer au présent rapport et donc à faire traduire dans les trois langues officielles de la CEE ;

e) Paramètres (dates, type de cargaison, lieux de départ et de destination, etc.) et conditions générales de réalisation d'essais pilotes sur les couloirs visés (déterminer les couloirs sur lesquels les essais pilotes en conditions réelles seraient réalisés) :

À la suite d'un bref échange de vues, le Groupe d'experts a décidé que le type de cargaison idéal pour les essais pilotes en conditions réelles serait une cargaison en conteneur. Tous les paramètres devraient être décrits en détail une fois que les essais pour un couloir donné auraient été confirmés par tous les partenaires concernés. S'agissant des dates, il a été proposé de considérer que, durant une période convenue à l'avance, chaque transport sur le couloir visé serait réalisé dans le cadre du régime juridique uniformisé ;

f) Efforts accomplis pour inciter des compagnies ferroviaires clefs, comme celles du Bélarus, de la Géorgie et du Turkménistan, à participer aux essais pilotes en conditions réelles :

i) Le secrétariat a informé le Groupe d'experts qu'il avait contacté de façon informelle les autorités nationales et les compagnies ferroviaires des trois pays visés afin de leur présenter les travaux d'uniformisation du droit ferroviaire et de leur expliquer pourquoi il était nécessaire de réaliser des essais pilotes en conditions réelles. Le secrétariat avait en outre vivement encouragé ces pays à participer activement aux activités du Groupe d'experts ainsi qu'à s'engager dans les essais. Il n'avait toutefois reçu aucune réponse de la part des trois pays ;

ii) Le Groupe d'experts a pris note des informations communiquées par le secrétariat. Il a demandé que des lettres officielles (pour les quatre couloirs et 14 pays) soient envoyées par le secrétariat aux ministres des transports et aux directeurs généraux des entreprises ferroviaires dans tous les pays situés sur les couloirs visés par les essais pilotes en conditions réelles afin de les engager à participer aux travaux d'uniformisation du droit ferroviaire et plus particulièrement aux essais. Ces lettres font partie du dossier au point 6 a) ;

g) Options envisageables pour transformer le régime juridique unique en instrument juridiquement contraignant prenant en compte les différents cadres administratifs :

i) Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6, et plus particulièrement un certain nombre d'études de cas, correspondant à plusieurs instruments juridiques des Nations Unies sur les transports, décrivant les modalités d'actualisation des instruments et du cadre administratif établi pour ceux-ci. Des informations détaillées ont été fournies pour la Convention TIR et l'Accord ADR, et il a aussi été question de plusieurs autres textes tels que la Convention de 1968 sur la circulation routière, la Convention de 1968 sur la signalisation routière et la CMR et ses Protocoles ;

ii) Le Groupe d'experts a apprécié les informations communiquées. Il a prié le secrétariat de mettre à jour le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6 avec les éléments suivants :

- a. Des informations sur la Convention CMR ;
- b. Les informations et corrections additionnelles de l'OTIF relatives à la Convention CIM ;

c. Une description des pratiques adoptées en ce qui concerne les instruments des Nations Unies sur les transports pour les modifications par amendements aux annexes techniques et pour la révision générale et la modification du texte des instruments par amendements ;

iii) Le Groupe d'experts a convenu que le cadre administratif et les considérations pratiques pour le régime juridique unique qui figureraient dans les dispositions finales dépendraient du régime lui-même, c'est-à-dire du choix qui serait fait entre une convention-cadre (ou un ensemble d'accords) portant sur diverses questions ferroviaires et un texte portant uniquement sur le contrat de transport international de marchandises. Afin de poursuivre sa discussion, le Groupe d'experts a demandé en vue de la prochaine session une analyse des avantages et inconvénients et une analyse d'impact pour les deux options. Les représentants de la Fédération de Russie et de la Commission européenne se sont portés volontaires pour effectuer ces analyses respectivement sur le régime juridique sous forme de convention-cadre et sur le régime juridique sous forme de convention pour le contrat de transport, et les soumettre en tant que documents officiels en vue de la prochaine session. Ces documents devraient présenter le contexte, une description succincte de l'approche considérée et l'analyse d'impact ;

iv) L'OTIF s'est proposée pour établir en vue de la prochaine session un document officiel faisant le lien entre les considérations pratiques et un cadre administratif tel que celui de la COTIF. Le Groupe d'experts a décidé que tous les documents devraient être soumis au secrétariat avant le 15 janvier 2019 ;

v) Le Groupe d'experts a en outre décidé qu'à la session d'avril il faudrait s'efforcer de parvenir à une conclusion sur l'approche à retenir pour les futurs travaux. Le secrétariat a été prié d'inviter à la prochaine session des représentants du secteur privé (CER, UIC, etc.) et un nombre suffisant de représentants des États membres pour que leurs idées et vues soient recueillies et que le Groupe d'experts puisse prendre une décision éclairée, c'est-à-dire en tenant compte également de la demande du marché ;

h) Observations de la Fédération de Russie (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/7) :

Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/7 a été examiné au titre des points 6 a), f), g) et j) ;

i) Questions relatives aux articles 32, 33 et 34 du projet de régime juridique unique pour le transport ferroviaire et à l'utilisation d'un rapport en bonne et due forme en ce qui concerne l'article 28, « Notification du dommage » :

Le Groupe d'experts a décidé que les entreprises ferroviaires se pencheraient sur les articles 32 à 34 et 28 au cours d'une téléconférence planifiée (dont il est question au point 6 a)) et qu'ils donneraient leur avis sur la nécessité ou non d'explicitier ces articles ;

j) Débat sur les autres questions pertinentes liées au transport ferroviaire international de marchandises en vue d'ajouter, le cas échéant, des dispositions au document juridiquement contraignant, et sur l'organisation d'un atelier :

Le Groupe d'experts a réfléchi à la portée de l'instrument instituant un régime juridique unique. Pour aller au-delà du contrat de transport (réglementation sur les wagons, par exemple), on pourrait envisager un critère permettant de déterminer si un nouvel instrument juridique est nécessaire en vue de mettre fin au flou juridique du transport international ferroviaire, tel qu'on l'a connu avec le contrat de transport. Les analyses préliminaires à effectuer en vue de la prochaine session, telles que prévues au point 6 g), devraient également faciliter la poursuite du débat sur la portée de l'instrument au cours de cette même session.

IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)

7. Les experts n'ont soulevé aucune question au titre de ce point.

V. Date de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour)

8. Le Groupe d'experts a été informé que la dix-neuvième session devait se tenir au Palais des Nations, à Genève, du 2 au 4 avril 2019.

VI. Résumé des décisions (point 5 de l'ordre du jour)

9. Le Président, avec le concours du secrétariat, a résumé les principales décisions prises à la dix-huitième session.

Annexe

[Original : russe]

Rubriques de la lettre de voiture dans le cadre du régime juridique unique

I.	Original de la lettre de voiture
II.	Feuille de route
III.	Bulletin d'arrivée/douane
IV.	Duplicata de la lettre de voiture
V.	Souche d'expédition
1	Expéditeur (nom, adresse, pays) Signature Courriel Tél. Fax
4	Destinataire (nom, adresse, pays) Courriel Tél. Fax
7	Déclarations de l'expéditeur
8	Référence expéditeur/contrat n°
9	Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur
10	Lieu de livraison Gare destinataire Pays/réseau
13	Conditions commerciales
15	Mentions ne liant pas le transporteur
16	Lieu de la prise en charge Mois – jour – heure Gare expéditrice Pays/réseau
18	Facturation transit par
19	Wagon n°
20	Désignation de la marchandise Signes, marques Emballage Marchandise Nombre de colis Scellés
21	Transport exceptionnel Oui
22	Marchandises dangereuses Oui
23	Code NHM/GNG

24	Masse (en kg)
26	Indications douanières
27	Valeur de la marchandise
28	Lieu et date d'établissement de la lettre de voiture
37	Lettre de voiture URL Les Parties conviennent que le transport s'effectue conformément aux dispositions du régime juridique unique (URL). La lettre de voiture n'est pas réétablie en cours de route. Original de la lettre de voiture
39	Vérification
48	Masse après transbordement
49	Parcours
58	Frais
59	Code d'affranchissement
60	Itinéraires
61	Opérations douanières
62	Procès-verbal Établi par Mois – jour
63	Prolongation du délai de livraison Code du au Lieu
64	Déclarations du transporteur
65	Autres transporteurs Nom, adresse Parcours Qualité
66	a) Transporteur contractuel Signature b) Procédure simplifiée de transit ferroviaire Oui
67	Date d'arrivée Arrivée n°
68	Mise à disposition Mois – jour – heure
69	Identification de l'envoi Pays Gare Entreprise Expédition n°
70	Date de la conclusion du contrat
71	Quittance du destinataire Sections de taxation

72	Section Code de la gare de à
73	Distance, km
74	Masse taxée, kg
75	Frais accessoires
76	Tarif
77	Code de la marchandise
78	Cours de conversion
	Décompte des frais avec l'expéditeur
	Décompte des frais avec le destinataire
79/81	Monnaie du tarif
80/82	Monnaie du décompte
91	Total
95	Total
99	Mentions relatives au calcul et à la perception des frais
100	Montants supplémentaires à percevoir de l'expéditeur pour
101	Mentions du transporteur
102	Prolongation du délai de livraison Gare Cause de la prolongation du heure au heure
103	Mentions relatives à la remise de la marchandise
104	Mentions relatives au passage du train à la gare frontière
105	Information de l'arrivée de la marchandise
106	Livraison de la marchandise Signature du destinataire
