



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-deuxième session**

Genève, 28-30 septembre 2020

Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

Exécution du mandat du Groupe d'experts**Propositions des Chemins de fer russes (RZD) relatives à des amendements au projet de dispositions du régime juridique du transport de marchandises dans le trafic ferroviaire international, élaboré au sein du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (Comité des transports intérieurs de la CEE)****Communication de la Fédération de Russie****I. Introduction**

1. Les Chemins de fer russes (RZD) proposent les modifications et ajouts ci-après au projet de régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, qui ont été élaborés en tenant compte de l'analyse comparative des dispositions de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) et du régime juridique uniformisé, cette analyse ayant été présentée précédemment dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18.

II. Objet de l'Accord

2. Nous proposons d'ajouter au projet de régime juridique uniformisé un article intitulé « Objet de l'Accord », libellé comme suit :

« Article _____

Objet de l'Accord

Par le présent Accord, les Parties contractantes (les gouvernements des États visés) mettent en place un cadre régissant le trafic ferroviaire international direct pour le transport de marchandises sur les réseaux de chemin de fer des pays suivants : ».



III. Champ d'application de l'Accord

3. Nous proposons que l'article premier du projet de régime juridique uniformisé, intitulé « Champ d'application », se lise comme suit :

« Article premier

Champ d'application

§ 1 Le présent régime juridique fixe des normes juridiques uniformes concernant le contrat de transport de marchandises en trafic ferroviaire international direct et en trafic international direct mixte.

~~s'applique à un contrat de transport ferroviaire de marchandises~~

~~1. Lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes au présent régime juridique ;~~

~~2. Si le contrat de transport stipule que le contrat est soumis au présent régime juridique ; et~~

~~3. Si ni les dispositions du CIM ni celles de la SMGS ou encore d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent au contrat couvrant la totalité du parcours.~~

~~§ 2 Le contrat de transport peut aussi stipuler que le présent régime juridique s'applique aux transports effectués par d'autres modes de transport en plus du transport ferroviaire international (transport multimodal) :~~

~~1. Si un tel accord n'entre pas en contradiction avec une convention internationale régissant ce type de transport supplémentaire ;~~

~~2. À moins que l'État contractant dont le droit s'applique à ce contrat de transport multimodal ait déclaré qu'il n'appliquera pas ce régime juridique aux contrats de transport multimodal.~~

~~§ 3 Deux ou plusieurs États contractants peuvent conclure des accords qui déclarent que le présent régime juridique s'applique aux contrats de transport ferroviaire entre leurs pays dans d'autres cas que ceux réglementés aux paragraphes 1 et 2.~~

§ 2 Le transport de marchandises en trafic ferroviaire international direct s'effectue entre les gares dans lesquelles il est possible de réaliser des opérations de manutention, conformément à la législation nationale des Parties contractantes à l'Accord, et le transport de marchandises en trafic international direct mixte utilise les voies déclarées comme convenant à ce genre de transport.

§ 3 Si les Parties contractantes sont également parties à d'autres accords internationaux qui prévoient des normes juridiques relatives au contrat de transport de marchandises par voie ferroviaire, le transport de marchandises entre les gares de ces Parties peut se faire selon les conditions prévues par ces accords. ».

4. Observation de RZD : le libellé de cet article a été établi conformément à la position de la partie russe, selon laquelle le régime juridique unique pour le transport ferroviaire est le seul système juridique qui devrait remplacer les systèmes de réglementation juridique existants (RU CIM et SMGS).

IV. Définitions

5. Nous proposons de supprimer le point 8 de l'article 2 du projet de régime juridique uniformisé, intitulé « Définitions » (définition de l'ayant droit autorisé à disposer de la marchandise). Actuellement, les lettres de voiture SMGS et RU CIM ne portent pas sur le droit de disposer de la marchandise.

V. Accord précontractuel de transport

6. Nous proposons d'ajouter au projet un article libellé comme suit :

« Article _____

Accord précontractuel de transport

L'accord précontractuel de transport est réalisé avant la conclusion du contrat de transport comme indiqué ci-après :

- Entre l'expéditeur et le transporteur contractuel, conformément à la législation nationale ;
- Entre le transporteur contractuel et les transporteurs subséquents, selon les modalités dont ils ont convenu. ».

VI. Transbordement

7. Nous proposons d'ajouter au projet un article libellé comme suit :

« Article _____

Méthode de transport

Si la gare expéditrice et la gare destinataire se situent sur des voies ferrées n'ayant pas le même écartement, le transport peut s'effectuer, en fonction des possibilités techniques, de la manière qui suit : avec transbordement des marchandises d'un wagon dans un autre wagon dont les essieux ont un écartement différent, avec transfert des wagons sur des bogies ayant un écartement différent, ou en utilisant des essieux à écartement variable. ».

8. Observation de RZD : 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.

VII. Conditions spéciales de transport de certaines marchandises

9. Nous proposons d'ajouter au projet un article libellé comme suit :

« Article _____

Règles de transport des marchandises

§ 1. Les modalités d'application des présentes dispositions juridiques ainsi que les conditions spéciales de transport de certains types de marchandises sont définies par les Règles de transport des marchandises (annexe _____).

Le contrat conclu entre l'expéditeur, le destinataire et tous les transporteurs intervenant dans le transport peut fixer des conditions particulières pour le transport des marchandises.

§ 2. Les Règles de transport des marchandises prévoient des solutions et des procédures types détaillées qui garantissent une interprétation et une application uniformes des articles des présentes dispositions juridiques. ».

VIII. Contrat de transport

10. Nous proposons d'examiner plus avant le libellé du paragraphe 2 de l'article 5 du projet de régime juridique uniformisé, qui prévoit la possibilité pour les associations internationales d'établir un modèle de lettre de voiture, compte tenu du fait que les approches de cette question sont fondamentalement différentes dans les systèmes juridiques « oriental » et « occidental » (dans le SMGS, le modèle de lettre de voiture figure à l'annexe 1).

IX. Responsabilité de l'expéditeur

11. Nous proposons d'ajouter à l'article 7, intitulé « Responsabilité de l'expéditeur », les dispositions ci-après :

« §_ Des pénalités sont infligées à l'expéditeur si, après la conclusion du contrat de transport, le transporteur découvre que l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture des informations ou des déclarations incorrectes, imprécises ou incomplètes et s'il constate que :

- 1) Le chargement contient des articles auxquels il est interdit de faire franchir la frontière nationale de l'un quelconque des États sur le territoire desquels le transport doit être effectué ;
- 2) Une marchandise dangereuse a été prise en charge sans que soient respectées les conditions s'appliquant à son transport ;
- 3) Lors du chargement de la marchandise par l'expéditeur la capacité de charge maximale du wagon a été dépassée ;
- 4) Les frais de transport ont été sous-évalués ;
- 5) Des circonstances mettant en danger la sûreté du trafic sont apparues.

Les pénalités appliquées au titre des alinéas 1, 2, 4 et 5 du présent paragraphe sont perçues..... *(Il est proposé d'examiner le montant des pénalités au cours de la session du Groupe d'experts).* ».

X. Délais de livraison

12. Nous proposons d'examiner la possibilité de définir concrètement les délais de livraison dans l'article 13 du projet de régime juridique uniformisé, intitulé « Délais de livraison ». En outre, il est proposé d'ajouter à cet article les dispositions ci-après :

« Les délais de livraison sont prolongés de 48 heures pour les opérations liées à l'expédition et à la remise de la marchandise.

Les délais de livraison sont prolongés de 48 heures :

- Chaque fois que la marchandise est transbordée dans des wagons prévus pour un écartement de voies différent ;
- Chaque fois que les wagons sont placés sur des bogies prévus pour un écartement de voies différent ;
- Lorsque les wagons sont placés sur un transbordeur pour être acheminés en trafic international direct rail-ferry.

Lorsque la marchandise est retenue en chemin pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, les délais de livraison sont allongés en conséquence. ».

XI. Délai de prescription

13. Nous estimons nécessaire de définir dans le projet de régime juridique uniformisé des délais de prescription applicables aux éventuelles réclamations liées à l'exécution du contrat de transport.

XII. Recours

14. Nous proposons d'ajouter à l'article 33 du projet de régime juridique uniformisé, intitulé « Droit de recours », les dispositions ci-après :

« §_ Le bien-fondé du paiement d'une indemnité effectué par le transporteur exerçant un recours en remboursement ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours

est exercé lorsque l'indemnité a été fixée par voie judiciaire et que le transporteur a été dûment informé de cette procédure.

§ Les recours en remboursement des indemnités versées dans le cadre d'une réclamation doivent être présentés dans les 75 jours suivant le jour où le versement des indemnités en question a été effectué.

Les recours concernant des indemnités fixées par décision de justice doivent être présentés dans les 75 jours suivant le jour où la décision de justice est devenue exécutoire. ».

XIII. Procès-verbal de constatation

15. Nous proposons d'ajouter au projet de régime juridique uniformisé un nouvel article libellé comme suit :

« Article _____

Procès-verbal de constatation

§ 1. Le transporteur est tenu de dresser un procès-verbal de constatation si, lors d'une vérification de la marchandise au cours du transport ou au moment de la livraison, il constate :

- 1) La non-concordance de la désignation de la marchandise, de sa masse ou du nombre de colis avec les données inscrites dans la lettre de voiture ;
- 2) La non-concordance du marquage de la marchandise avec les données inscrites dans la lettre de voiture en ce qui concerne les signes (marques) apposés sur les colis, le réseau ferroviaire et la gare destinataires, le destinataire ou le nombre de colis ;
- 3) Une détérioration (dégradation) de la marchandise ;
- 4) L'absence de lettre de voiture ou de certains de ses feuillets concernant la marchandise ou l'absence (la perte) de la marchandise mentionnée dans la lettre de voiture.

§ 2. Si la législation du pays de destination de la marchandise autorise l'établissement d'un procès-verbal de constatation après la livraison de la marchandise au destinataire, celui-ci a le droit de demander au transporteur lui ayant remis la marchandise d'établir un procès-verbal de constatation concernant tout élément qu'il était impossible de découvrir par une inspection visuelle au moment de la livraison de la marchandise. Cette demande doit être faite par le destinataire immédiatement après la constatation d'une perte, d'un manque de marchandises ou d'une détérioration (dégradation) de la marchandise, et au plus tard trois jours après la remise de la marchandise. ».

XIV. Droit de disposer de la marchandise

16. Nous proposons de supprimer le paragraphe 1 de l'article 15 du projet de régime juridique uniformisé, intitulé « Droit de disposer de la marchandise », et de le remplacer par les dispositions ci-après, les paragraphes 2) à 4) étant renumérotés en conséquence :

« § 1. L'expéditeur et le destinataire ont le droit de donner au transporteur des instructions concernant la marchandise et de modifier à cette fin le contrat de transport. L'expéditeur adresse ses instructions au transporteur contractuel, et le destinataire les adresse au transporteur chargé de livrer la marchandise.

§ 2. L'expéditeur peut apporter les modifications suivantes au contrat de transport :

- 1) Changer la gare de destination ;
- 2) Changer le destinataire de la marchandise.

§ 3. Le destinataire peut apporter les modifications suivantes au contrat de transport, uniquement dans les limites du pays de destination :

- 1) Changer la gare de destination ;

2) Changer le destinataire de la marchandise.

§ 4. Le transporteur n'a le droit de refuser une modification du contrat de transport ou de retarder l'exécution de cette modification que dans les cas où :

- 1) Elle est irréalisable pour le transporteur au moment où il reçoit la déclaration relative à la modification du contrat ;
 - 2) Elle risque de perturber le fonctionnement du réseau ferré ;
 - 3) En cas de changement de la gare destinataire, la valeur de la marchandise ne couvre pas toutes les dépenses prévisibles de transport jusqu'à la nouvelle gare de destination, sauf dans les cas où le montant total de ces dépenses est immédiatement réglé ou couvert par une garantie ;
 - 4) Le changement de gare de destination nécessite de faire appel à d'autres transporteurs que ceux qui sont indiqués dans la lettre de voiture et les nouveaux transporteurs n'ont pas accepté le transport. ».
-