



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-troisième session

Genève, 13-15 janvier 2021

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa vingt-troisième 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. Exécution du mandat du Groupe d'experts (point 2 de l'ordre du jour).....	6	2
IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)	7	7
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	1-16	8



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après « le Groupe d'experts ») a tenu sa vingt-troisième session du 13 au 15 janvier 2021, à Genève. La session, présidée par M. A. Druzhinin (Fédération de Russie), s'est tenue à la fois sous forme virtuelle, par l'intermédiaire de la plateforme Kudo, et en présentiel, avec interprétation simultanée en anglais, français et russe.
2. Des représentants des pays membres suivants de la Commission économique pour l'Europe (CEE) y ont participé : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suisse et Turquie. Des représentants de la République populaire de Chine, qui n'est pas membre de la CEE, y ont également participé. Des représentants de la Commission européenne ainsi que de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international étaient également présents.
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 des organisations non gouvernementales suivantes : Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations suivantes ont également participé à la session : Deutsche Bahn AG (DB), Compagnie des chemins de fer russes, PKP CARGO S.A. et Chemins de fer polonais (PKP PLK).

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

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la session figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/1.

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

6. Son mandat ayant été prolongé, le Groupe d'experts a poursuivi ses travaux sur les points suivants :
 - a) Tâche c) du mandat – Rédiger un document ou des ensembles de documents sur l'uniformisation du droit ferroviaire, qui pourraient être adoptés en tant qu'instrument juridiquement contraignant :
 - i) Le Groupe d'experts a pris note de l'établissement du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 (Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire), qui est une synthèse des dispositions régissant le contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, élaborées à ce jour ;
 - ii) Le Groupe d'experts a poursuivi le débat engagé à sa vingt-deuxième session sur les modifications proposées par la Fédération de Russie, dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5, aux dispositions relatives au contrat de transport international ferroviaire de marchandises du régime juridique uniformisé figurant dans le document ECE/TRANS/2016/15 et reprises dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 présenté à la vingt-troisième session ;
 - iii) Le Groupe d'experts a remercié les experts qui avaient répondu, pendant la période intersession, aux questions formulées à la session précédente afin d'éclairer les débats sur les modifications proposées par la Fédération de Russie. Il a également remercié le secrétariat pour avoir : i) élaboré et diffusé un questionnaire qui avait facilité le travail des experts chargés de répondre aux questions ; et ii) collecté les

réponses et en avoir établi une synthèse, qui figure dans le document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) ;

iv) Le Groupe d'experts a également remercié le secrétariat de l'OTIF pour avoir présenté ses observations sur l'initiative de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire dans le document informel SC.2/GEURL n° 2 (2021) ;

v) En ce qui concerne les modifications proposées par la Fédération de Russie à l'article premier (Champ d'application), les experts de l'Allemagne, de la Belgique, de la Lettonie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, de la Turquie, de la Commission européenne, du secrétariat du CIT, de Deutsche Bahn AG et de PKP CARGO ont indiqué que leurs travaux d'intersession avaient confirmé le point de vue qu'ils avaient déjà exprimé lors des sessions précédentes, à savoir que ces modifications allaient à l'encontre des principes convenus selon lesquels l'application du contrat de transport du régime juridique uniformisé serait facultative et que celui-ci servirait d'interface dans un premier temps (pour les couloirs de fret ferroviaire Europe-Asie uniquement) entre le régime juridique des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM) et celui de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SGMS), qui continueraient de s'appliquer sur leurs territoires respectifs. Les experts ont estimé que le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 remplissait la tâche c) du mandat et était conforme à la Déclaration commune de 2013 sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin. Ils ont également fait référence au document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5, dans lequel l'importance de ces principes pour le régime juridique uniformisé est soulignée. En outre, ils ont rappelé qu'en janvier 2019, la Secrétaire exécutive de la CEE avait largement diffusé, auprès de tous les partenaires des transports de l'espace eurasiatique, le projet de dispositions relatives au régime juridique uniformisé, fondé sur les principes d'un régime servant d'interface et du caractère facultatif de son application, et l'avait accompagné d'un document explicatif (Note d'information sur l'unification du droit ferroviaire, publiée sous la cote ECE/TRANS/SC.2/2018-inf05), afin d'encourager l'organisation à titre expérimental d'opérations de transports sous ce régime ;

vi) La Fédération de Russie, évoquant les priorités stratégiques énoncées au point 2 a) de la Déclaration commune, a maintenu sa position selon laquelle le régime juridique uniformisé devait être l'unique système juridique pour l'ensemble de l'espace eurasiatique. Le régime juridique uniformisé devait être un ensemble d'accords et de traités régissant tous les aspects de l'organisation et de la mise en œuvre du transport ferroviaire international. La position de la Fédération de Russie est exposée dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12 ;

vii) Le représentant du secrétariat de l'OTIF a rappelé la position de cette dernière, présentée dans le document informel SC.2/GEURL n° 2, selon laquelle le contrat de transport international ferroviaire de marchandises du régime juridique uniformisé devait être élaboré dans le souci d'éviter la fragmentation du droit ferroviaire et servir d'interface, pour autant qu'il bénéficie d'un soutien unanime. Il a souligné que cet avis ne représentait pas la position officielle de l'OTIF, qui ne pouvait être énoncée que par l'Assemblée générale ou par d'autres organes compétents, conformément au mandat donné par l'Assemblée générale ;

viii) Le représentant du secrétariat de l'OTIF a en outre rappelé au Groupe d'experts que l'Assemblée générale de l'OTIF, à sa treizième session en septembre 2018, avait examiné l'état d'avancement de l'initiative de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire et avait donné les instructions suivantes :

- Le Comité administratif effectuera un suivi de l'initiative de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire et rendra un avis consultatif sur des questions de politique générale, lorsque cela sera possible ;

- Le Groupe de travail d'experts juridiques suivra les travaux menés dans le cadre de l'initiative de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire et rendra un avis consultatif sur les questions juridiques, dans la mesure du possible ;
- Le Secrétaire général et le Groupe de travail d'experts juridiques examineront, en consultation avec le Comité administratif, les modalités d'une participation adéquate de l'OTIF à la gestion d'instruments juridiquement contraignants qui pourraient comprendre le projet de régime juridique relatif au contrat de transport de marchandises tel qu'élaboré dans le cadre de l'initiative de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire et proposeront des solutions à cette fin ;

ix) L'Assemblée générale de l'OTIF avait également fait observer que sa décision préalable était nécessaire pour que l'Organisation participe à l'élaboration de tout nouveau régime ferroviaire international dont le champ d'application et les objectifs pouvaient entrer en conflit ou en concurrence avec le champ d'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et avec les objectifs de l'OTIF ;

x) Enfin, le Secrétaire général de l'OTIF devait soumettre à la quinzième session de l'Assemblée générale de l'Organisation, en septembre 2021, un rapport sur l'avancement des travaux relatifs à l'initiative de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire ;

xi) Les experts de l'Allemagne et de la Commission européenne ont proposé au Groupe d'experts de présenter au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 (Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire) comme résultat de ses travaux sur la tâche c) ;

xii) La Fédération de Russie a estimé que le texte figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 ne reflétait pas sa position, qui visait à établir un ensemble unique de dispositions et de règles juridiques applicables aux opérations de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, car le régime juridique ainsi conçu ne pouvait pas remplacer les RU CIM ni le SMGS. Pour cela, il conviendrait de modifier l'article premier ainsi que plusieurs autres articles, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 et le document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) ;

xiii) La Fédération de Russie a ajouté que le SC.2 devait surtout être informé des différences dans les approches de l'uniformisation du droit ferroviaire, à savoir :

- Approche A – Mise en place de règles uniformisées pour le transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie dans les domaines dans lesquels elles répondent à un besoin urgent (le contrat de transport), sans rien changer aux pratiques des deux organisations ferroviaires existantes, non plus qu'au régime juridique (notamment les RU CIM et le SMGS) applicable aux transports de marchandises sur les territoires respectifs (régime servant d'interface). Le régime juridique du contrat de transport international ferroviaire de marchandises qui remplirait cette fonction d'interface est présenté dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3. Ce régime pourrait être rapidement adopté de façon formelle en tant que convention et faciliterait alors le transport de marchandises le long des couloirs Europe-Asie, tout en répondant aux besoins des transporteurs tout comme des autres acteurs du transport ferroviaire ;
- Approche B – Mise en place d'un ensemble unique de règles juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, qui n'entrerait en vigueur qu'après que toutes les annexes (portant notamment sur l'infrastructure, le matériel roulant, le droit des wagons, le transport de marchandises dangereuses, etc.) auraient été

négociées et adoptées. Le secteur des transports ferroviaires n'a pas de besoin urgent d'un troisième régime juridique, la lettre de voiture CIM/SMGS permettant d'acheminer les marchandises par chemin de fer sans difficultés. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 ne correspond pas à cette approche. En outre, le texte du régime juridique tel qu'il figure dans ce même document entraînerait des modifications de l'article premier ainsi que de plusieurs autres articles, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 ;

xiv) La Fédération de Russie a également demandé que le SC.2 soit informé des documents élaborés dans le cadre des travaux réalisés au titre de la tâche c) et que ceux-ci lui soient communiqués. Cela signifierait qu'en plus des documents déjà transmis au SC.2 après la vingt et unième session, les documents suivants seraient inclus dans le rapport du Groupe : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/05 ;

xv) Le Groupe d'experts a pris note des propositions de rapport sur les résultats pour la tâche c). Il a décidé de présenter au SC.2 un document sur les différences d'approche du régime juridique uniformisé et de lui communiquer les documents suivants :

- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 (Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire) ;
- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/4 (Travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire pendant la période de prolongation de son mandat) ;
- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 (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 pour l'uniformisation du droit ferroviaire) ;
- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/05 (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) ;
- Document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) ;

xvi) Sur proposition du Président, le Groupe d'experts a réfléchi à la possibilité de lancer un processus de consultation externe auprès des parties prenantes afin de recueillir des avis supplémentaires sur les résultats actuels de ses travaux. Au cours du débat, certains experts ont estimé que le Groupe d'experts devait d'abord faire rapport à son organe de tutelle, le SC.2, qui est l'organe intergouvernemental compétent pour décider de toute activité de suivi de l'initiative pour l'uniformisation du droit ferroviaire. D'autres experts étaient d'avis que les parties prenantes externes devaient être consultées au sujet des approches relatives à l'initiative avant la réunion du SC.2 en novembre 2021 ;

xvii) Le Groupe d'experts n'a pas pu trouver un accord sur la question, mais il a noté que le SC.2 pouvait envisager la possibilité, s'il le jugeait approprié, de tenir d'autres consultations sur l'initiative pour l'uniformisation du droit ferroviaire avec les autres organisations ferroviaires concernées (OTIF et OSJD) et avec d'autres organes intergouvernementaux pertinents (par exemple, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ou le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)) ;

xviii) Le secrétariat a indiqué que le SC.2 n'avait pas besoin de procéder à l'adoption des résultats de la dernière session tenue dans le cadre du mandat actuel, selon la procédure d'approbation tacite, avant la session de février 2021 du Comité des

transports intérieurs, comme indiqué au paragraphe 31 du document ECE/TRANS/SC.2/234. Le Président et le Vice-Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer, présents à la dernière session du Groupe d'experts, ont confirmé qu'ils ne voyaient pas la nécessité d'engager la procédure d'approbation tacite et ont ajouté qu'il faudrait prévoir suffisamment de temps dans l'ordre du jour du SC.2 en novembre 2021 pour examiner la question de l'uniformisation du droit ferroviaire ;

xix) Le Groupe d'experts s'est ensuite mis d'accord sur le texte à inclure dans son rapport au SC.2 concernant l'exécution du mandat actuel pour ce qui avait trait à la tâche c), tel qu'il figure en annexe.

Document(s)

ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 ; et documents informels SC.2/GEURL n° 1 (2021) et SC.2/GEURL n° 2 (2021).

b) Tâche d) du mandat – Discuter d'autres questions pertinentes liées au transport ferroviaire international de marchandises en vue d'ajouter, au besoin, des dispositions au document visé sous c) ;

i) À sa vingt-deuxième session, le Groupe d'experts avait examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6. Il avait décidé que tous les experts devraient soumettre au secrétariat, avant la présente session, des réponses écrites aux questions formulées dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6, ainsi qu'aux autres questions formulées par le Président (voir le sous-paragraphe iii) du paragraphe b) du point 7 de la section III du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/2) ;

ii) Le Groupe d'experts a remercié les experts qui avaient répondu à ces questions pendant la période intersession pour les efforts déployés. Il a aussi remercié le secrétariat, qui avait recueilli les réponses et en avait fait une synthèse dans la section G du document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) ;

iii) Tout en reconnaissant que certaines questions pourraient contribuer à faciliter les opérations de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie – par exemple, la numérisation des documents de transport, les aspects juridiques relatifs aux trains de conteneurs, ou l'utilisation des infrastructures – le Groupe d'experts n'a pas été en mesure de décider à l'unanimité si d'autres questions que celles qui figuraient déjà dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 devaient faire l'objet de dispositions supplémentaires dans le contrat de transport du régime juridique uniformisé. Plusieurs experts ont déclaré que cette réflexion dépendait de l'approche suivie : l'approche fondée sur le régime servant d'interface, c'est-à-dire l'approche adoptée dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, prévoyait un régime juridique qui restait soumis aux prescriptions existantes du droit public (comme par exemple le droit des infrastructures). Il n'était donc pas nécessaire dans ce cas d'harmoniser les dispositions supplémentaires (art. 4 du contrat de transport ferroviaire international de marchandises) ;

iv) En ce qui concerne la numérisation, par exemple, certains experts ont estimé que les dispositions figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 (par. 4 de l'article 5 du contrat de transport ferroviaire) prévoyaient déjà l'utilisation de documents électroniques et que la numérisation était donc suffisamment prise en compte. D'autres ont estimé que l'on pourrait élaborer des dispositions supplémentaires en matière de numérisation, dans le cadre d'un accord distinct, afin de faciliter les opérations ferroviaires eurasiatiques ;

v) Le Groupe d'experts est donc convenu que les autres questions, si elles étaient jugées appropriées, devraient plutôt faire l'objet d'accords séparés qui, une fois élaborés, pourraient constituer un ensemble de conventions faisant partie du régime juridique uniformisé ;

vi) Ainsi, le Groupe d'experts a décidé d'informer le SC.2 qu'il n'avait pas été en mesure de s'accorder sur les questions pour lesquelles il conviendrait d'ajouter des dispositions à celles qui avaient été élaborées dans le cadre de la tâche c). Dans le

même temps, le Groupe d'experts a décidé d'attirer l'attention du SC.2 sur les questions soulevées dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6 et dans la section G du document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021), afin qu'il réfléchisse aux questions ou domaines qui pourraient faire l'objet de dispositions à inscrire dans un autre instrument que le contrat de transport ferroviaire s'inscrivant dans le cadre du régime juridique uniformisé, afin de faciliter les opérations ferroviaires eurasiatiques ;

vii) Enfin, le Groupe d'experts est convenu de rappeler au SC.2 que les documents communiqués dans son rapport de 2019, tels que les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12, pouvaient être utilisés aux mêmes fins que celles décrites dans le paragraphe précédent ;

viii) Le Groupe d'experts s'est ensuite mis d'accord sur le texte à inclure dans son rapport au SC.2 concernant l'exécution du mandat actuel pour ce qui avait trait à la tâche d), tel qu'il figure en annexe.

Document(s)

ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6 ; et document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021).

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

7. La délégation de la République populaire de Chine a indiqué au Groupe d'experts qu'elle suivait avec intérêt ses activités, compte tenu de l'augmentation des volumes de transport ferroviaire le long des couloirs entre l'Europe et l'Asie.

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

8. La session actuelle était la dernière session du Groupe d'experts à se tenir en application de son mandat prolongé.

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

9. Le Groupe d'experts a adopté à titre provisoire le rapport de sa vingt-troisième session. Les précisions et les modifications rédactionnelles demandées devaient être incorporées par le Président et le Vice-Président, avec l'appui du secrétariat, dans la semaine suivant la session.

Annexe

Texte approuvé du rapport du Groupe d'experts au SC.2 conformément aux tâches c) et d) de son mandat (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1)

Tâche c) du mandat

1. S'agissant de la tâche c), le Groupe d'experts a examiné pendant la période de prolongation de son mandat les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/4 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 soumis respectivement par l'Allemagne et la Fédération de Russie. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/4 propose que les travaux à mener pendant la période de prolongation du mandat fassent l'objet d'un consensus. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 apporte des modifications spécifiques au projet de dispositions juridiques du droit ferroviaire uniformisé concernant le contrat de transport contenues dans le document ECE/TRANS/2016/15. Ces modifications visent à répondre aux préoccupations exprimées par la Fédération de Russie dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18.

2. Le Groupe d'experts a également décidé d'établir le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 (Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire), qui fait la synthèse de diverses dispositions relatives au contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, figurant dans les documents suivants :

- Le document ECE/TRANS/2016/15, qui contient le projet de dispositions juridiques de fond pertinentes ;
- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/15, relatif aux modifications à apporter à l'article 4 tel que présenté dans le document ECE/TRANS/2016/15 ;
- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10, qui contient le projet de préambule ;
- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11, qui contient le projet de dispositions finales ;
- Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/3, qui contient des dispositions relatives au document de transport négociable (entre crochets).

3. La Fédération de Russie a estimé qu'il était prématuré d'établir une version de synthèse du contrat de transport du régime juridique uniformisé tant que le Groupe d'experts ne s'était pas mis d'accord sur le champ d'application dudit régime.

4. Bien que le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 contienne un ensemble de dispositions (préambule, dispositions de fond et dispositions finales) constituant un projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, le Groupe d'experts n'a malheureusement pas été en mesure de parvenir à un accord sur ces dispositions et donc d'établir une version définitive.

5. Cela est dû au fait que, malgré les efforts considérables déployés par tous les experts, le Groupe d'experts n'a pas été en mesure de surmonter ses divergences de vue quant à l'approche du droit ferroviaire uniformisé à adopter, c'est-à-dire :

- Approche A – Mise en place de règles uniformisées pour le transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie dans les domaines dans lesquels elles répondent à un besoin urgent (le contrat de transport), sans rien changer aux pratiques des deux organisations ferroviaires existantes, non plus qu'au régime juridique (notamment les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)) applicable aux transports de marchandises

sur les territoires respectifs (régime servant d'interface). Le régime juridique du contrat de transport international ferroviaire de marchandises qui remplirait cette fonction d'interface est présenté dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3. Ce régime pourrait être rapidement adopté de façon formelle en tant que convention et faciliterait alors le transport de marchandises le long des couloirs Europe-Asie, tout en répondant aux besoins des transporteurs tout comme des autres acteurs du transport ferroviaire ;

- Approche B – Mise en place d'un ensemble unique de règles juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, qui n'entrerait en vigueur qu'après que toutes les annexes (portant notamment sur l'infrastructure, le matériel roulant, le droit des wagons, le transport de marchandises dangereuses, etc.) auraient été négociées et adoptées. Le secteur des transports ferroviaires n'a pas de besoin urgent d'un troisième régime juridique, la lettre de voiture CIM/SMGS permettant d'acheminer les marchandises par chemin de fer sans difficultés. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 ne correspond pas à cette approche. En outre, le texte du régime juridique tel qu'il figure dans ce même document entraînerait des modifications de l'article premier ainsi que de plusieurs autres articles, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5.

6. Si l'on optait pour l'approche A, la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises du régime juridique uniformisé serait élaborée, sur la base du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, en tant que législation internationale servant d'interface pouvant être appliquée immédiatement par ses Parties contractantes, à titre facultatif, pour le transport de marchandises par rail le long des couloirs de transport Europe-Asie. La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires/Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (COTIF/CIM) et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SGMS) continueraient de s'appliquer.

7. Si l'on optait pour l'approche B, le régime juridique uniformisé consisterait en un ensemble unique de règles juridiques applicables aux opérations de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, qui remplacerait la CIM et le SMGS dès son adoption. Toutefois, cela outrepasserait le mandat du Groupe d'experts qui, en plus de l'élaboration de la version définitive d'une convention sur le contrat de transport, ne chargeait le Groupe que de discuter d'autres questions pertinentes liées au transport ferroviaire international de marchandises.

8. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe d'experts invite le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à prendre connaissance des deux approches.

9. Le Groupe d'experts fait remarquer que le SC.2 peut envisager de demander à son secrétariat de tenir d'autres consultations sur l'initiative pour l'uniformisation du droit ferroviaire avec les autres organisations ferroviaires concernées (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)) et d'autres organes intergouvernementaux pertinents (par exemple, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ou le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)).

10. Le SC.2 est en outre invité à examiner le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 figurant à l'annexe 1, le document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) figurant à l'annexe 2, le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/4 figurant à l'annexe 3, le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 figurant à l'annexe 4, ainsi que le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 figurant à l'annexe 5.

Tâche d) du mandat

11. Dans le cadre des débats qu'il a tenus sur la tâche d) pendant la prolongation de son mandat, le Groupe d'experts a examiné : i) le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6, qui porte sur les besoins en matière d'uniformisation du droit ferroviaire et énumère un certain nombre de questions à examiner ; et ii) la section G du document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021), qui rassemble et résume les contributions des experts sur les autres questions pertinentes liées au transport ferroviaire international de marchandises qui pourraient être ajoutées aux dispositions élaborées dans le cadre de la tâche c).

12. Le Groupe d'experts n'est pas parvenu à s'accorder sur des questions pour lesquelles il conviendrait d'ajouter des dispositions à celles qui ont été élaborées dans le cadre de la tâche c). Cela est notamment dû à la différence d'approche : l'approche fondée sur un régime servant d'interface, présentée dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, prévoit un régime juridique qui reste soumis aux prescriptions de droit public existantes (comme, par exemple, le droit des infrastructures). Il ne serait donc pas nécessaire dans ce cas d'harmoniser les dispositions supplémentaires (art. 4 du contrat de transport ferroviaire international de marchandises). Si toutefois l'on adopte l'approche proposée par la Fédération de Russie, qui suggère un remplacement complet des RU CIM et du SMGS, la question de l'harmonisation des dispositions supplémentaires pourrait devenir pertinente.

13. Dans le même temps, le Groupe d'experts a estimé que les contributions élaborées à l'appui de ses délibérations – ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6, section G du document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021), mais aussi des contributions antérieures, telles que les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12 – pouvaient être utiles pour déterminer, si cela est jugé approprié, les questions ou les domaines pour lesquels des dispositions juridiques uniformisées pourraient éventuellement être élaborées, dans un autre instrument que celui qui régit le contrat de transport, afin de faciliter les opérations de transport entre l'Europe et l'Asie.

14. À cet égard, le Groupe d'experts invite le SC.2 à analyser ces contributions et à déterminer s'il convient d'élaborer des dispositions juridiques particulières ou d'effectuer des recherches dans certains domaines. S'il s'avère que de tels travaux ou recherches sont souhaitables, le SC.2 devrait envisager la création d'un nouveau groupe d'experts.

Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6 figure à l'annexe 6 et la section G du document informel SC.2/GEURL n° 1 (2021) à l'annexe 2.

15. Le Groupe d'experts, après les deux réunions supplémentaires qu'il a tenues en septembre 2020 et janvier 2021, considère qu'il a mené à bien son mandat.

16. Pour en savoir plus sur les travaux du Groupe d'experts, le SC.2 pourra consulter les rapports de session ci-après : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/2 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/2.