

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission de révision
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/5.1
29.04.2014**

Original : FR

25^e session

**Travaux d'unification du droit ferroviaire eurasiatique pour le transport
des marchandises**

Point d'information

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Après la signature, le 26 février 2013, par 37 pays de la CEE-ONU de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin¹, qui a donné un nouveau souffle au projet de la CEE-ONU sur le « Droit ferroviaire eurasiatique unifié », le groupe d'experts constitué à cet effet par la CEE-ONU s'est lancé dans les premiers travaux pour donner corps à ce droit unifié.

Afin de faciliter les travaux se rapportant à l'uniformisation du droit de transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, l'OTIF a proposé à la discussion du groupe d'experts, qui s'est réuni pour sa sixième session à Genève les 2 et 3 décembre 2013, son analyse et une proposition sur le cadre général à mettre en place pour l'élaboration d'un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises.

Plutôt que de créer un droit surplombant les deux régimes juridiques existants que sont les RU CIM et le SMGS, ou de créer un droit autonome, l'OTIF a préconisé et défendu la mise en place d'un **régime d'interface** entre les RU CIM et le SMGS, avec une lettre de voiture commune et un régime de responsabilité commun. Dans cette optique, la validité de la COTIF/CIM et du SMGS, pour les transports strictement régis par leurs règles respectives ne seraient pas remise en cause.

La réalisation pratique d'un tel cadre juridique est relativement simple. En effet, grâce aux efforts constants de l'OSJD, du CIT et de l'OTIF, de nombreux progrès ont été réalisés dans le rapprochement des dispositions juridiques des RU CIM et du SMGS, comme :

- le rapprochement des dispositions relatives à la présomption de dommage en cas de réexpédition,
- la création de la lettre de voiture CIM/SMGS ;
- le modèle de formulaire de liste de wagons et de conteneurs et du modèle uniforme de procès-verbal de constatation CIM/SMGS.

La question de la forme juridique de l'institution destinée à porter ce nouvel instrument est très complexe. L'OTIF considère que cette question devra être discutée à la fin du processus, car celle-ci dépend fortement du contenu du droit. La proposition faite par l'OTIF se concentre - sur le modèle de la COTIF - sur des dispositions de haut niveau, laissant la responsabilité au secteur de déterminer les modalités d'application précises.

Ces dispositions supposent qu'une place importante soit laissée aux relations contractuelles entre les parties. C'est ce point qui devra être particulièrement discuté avec nos partenaires de l'OSJD, toujours attachés, d'une part, au principe du contrat réel et, d'autre part, à des dispositions très détaillées sur les modalités d'applications précises dans le corps du futur régime.

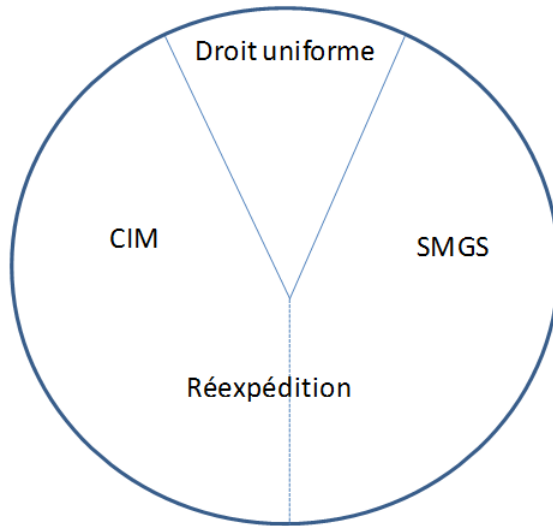
Par ailleurs, il est essentiel que les dispositions du nouvel instrument soient simples et pratiques et permettent aux entreprises de transport ferroviaire de se développer. À défaut, comme c'est le cas actuellement, les parties au contrat de transport choisiront d'appliquer le droit national convenu, avec tous les risques juridiques que cela comporte. Les développements en cours sous l'égide de la CEE-ONU visent à éviter ce risque.

¹ http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_its_declaration.html

Lors des discussions à Genève début décembre 2013, cette conception de l'OTIF s'est opposée à celle de l'OSJD et de la Fédération de Russie notamment, qui préconisent la création d'une nouvelle convention qui remplacerait les RU CIM et le SMGS.

L'OTIF reste néanmoins convaincue que seul un droit d'interface pourrait être mis en place rapidement dans la sphère d'application des RU CIM et du SMGS, qui va de l'Atlantique au Pacifique.

Un champ d'application convenu pour le droit uniforme

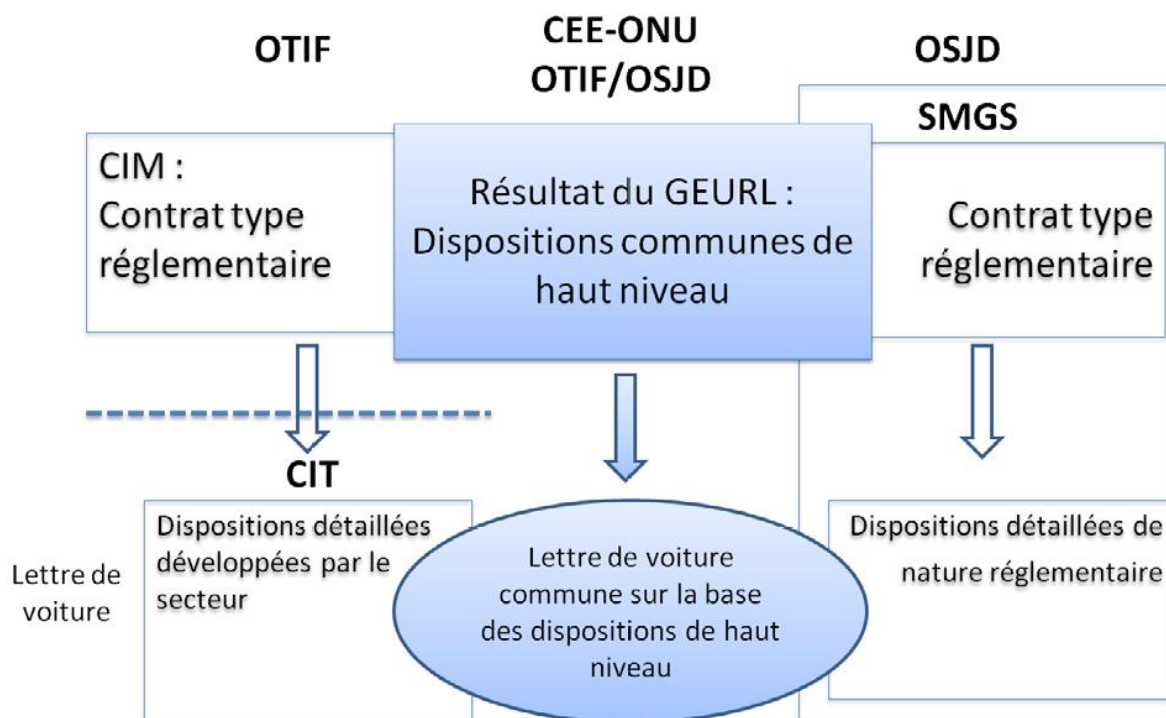


L'OTIF a donc soumis à la 7^e session du Groupe d'experts, qui s'est tenue à Genève les 3 et 4 avril 2014, une proposition qui se limite à des dispositions de haut niveau qui serviront de base à un contrat commun, matérialisé par une lettre de voiture commune.

Le droit d'interface proposé s'appliquerait uniquement si les transports de marchandises traversent la frontière entre le domaine d'application des RU CIM et celui du SMGS. Par ailleurs, son application se ferait sur une base volontaire si les parties au contrat de transport en décident ainsi. Ce régime nouveau pourrait aussi s'appliquer à certains couloirs à haute performance à définir. Enfin, les parties au contrat de transport pourraient également continuer, si elles le jugent nécessaire, à appliquer les RU CIM et le SMGS et donc à pratiquer une réexpédition à la frontière des deux régimes juridiques.

Cette proposition reprend les principaux éléments d'une étude commanditée par l'OTIF en 2011. Conscient de la nécessité d'avancer de manière concrète sur ce sujet, le projet s'inspire non seulement des RU CIM et du SMGS, mais aussi de la CMR qui fut développée il y a 55 ans sur la base de la CIM alors en vigueur et qui aujourd'hui s'applique et est reconnue aussi bien en Europe qu'en Asie.

Nature du travail à accomplir



L'OTIF est en effet persuadée que la large propagation de règles de droit uniformes pour le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises n'est possible que grâce à la reprise de prescriptions éprouvées telles que le SMGS et les RU CIM. Dans ce cadre, une base juridique commune, développée sous l'égide de la CEE-ONU et compatible avec les deux droits sera de nature à donner une base juridique solide à un contrat unique.

C'est la raison pour laquelle, le Secrétaire général de l'OTIF a pris l'initiative d'une rencontre avec l'OSJD afin que les deux Organisations puissent coordonner sur leurs projets respectifs avant la 7^e session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Cette rencontre s'est tenue à Varsovie le 24 mars 2014.

Au cours de cette rencontre, l'OTIF et l'OSJD sont convenues de créer un groupe de travail technique (groupe de travail conjoint OTIF-OSJD auquel le CIT serait associé) qui pourrait commencer à définir les documents d'application du nouveau régime juridique eurasiatique. Ce groupe de travail technique ne pourra cependant être créé que sur la base d'un mandat clair de la part des États membres tant de l'OTIF que de l'OSJD.

Aussi, et se fondant sur la décision prise par la 11^e Assemblée générale (septembre 2012) au sujet du projet « Droit ferroviaire unifié », **le Secrétaire général demandera au Comité administratif de lui donner un mandat précis permettant d'engager les moyens nécessaires pour la mise en place de ce groupe de travail conjoint avec l'OSJD qui aura pour but d'élaborer une proposition commune pour l'uniformisation du droit ferroviaire et, par voie de conséquence, d'accélérer les travaux entrepris par la CEE-ONU en matière d'unification du droit ferroviaire eurasiatique pour les marchandises.**