

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
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**CR 25/5 Add. 1
17.04.2014**

Original : FR

25^e session

Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)

Document explicatif et suggestion d'ajouts au Rapport explicatif

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.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

(CIM – Appendice B à la Convention)

Introduction

Ce document a pour but de fournir des explications sur les propositions de modification des RU CIM soumises à la 25^e session de la Commission de révision, soit pour décision, soit pour examen avant décision par l'Assemblée générale.

Il a également pour but de présenter les modifications à apporter au rapport explicatif au sujet de ces dispositions.

En effet, conformément à l'article 33, § 4, lettre c) de la COTIF, la Commission de révision est compétente pour modifier les Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1^{er}, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48. Ces derniers sont de la compétence de l'Assemblée générale.

Motivation des modifications article par article des RU CIM

Article 6 Contrat de transport

Motifs de la modification proposée

Il est nécessaire, au paragraphe 7 de l'article 6, de réaliser un changement purement rédactionnel compte tenu de la nouvelle dénomination de la Communauté européenne comme **Union européenne**, pour tenir compte de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne.

Article 6a (nouveau) Forme de la lettre de voiture

Motifs de la modification proposée

Cette modification vise à remplacer le paragraphe 9 de l'article 6 des CIM par des dispositions matérielles et à accorder la priorité à la lettre de voiture électronique en créant un nouvel article 6a se référant à la forme de la lettre de voiture.

Ce nouvel article 6a comporte 5 nouveaux paragraphes, à savoir :

Le § 1 : « La lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sont établis sous forme d'enregistrement électronique des données. »

Le § 2 : « Le procédé convenu entre les parties au contrat de transport pour l'établissement de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement électroniques joints doit

garantir l'intégrité et la fiabilité des indications qu'ils contiennent à compter du moment où ils ont été établis. »

Le § 3 : « Le procédé convenu entre les parties au contrat de transport pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre de détecter les modifications apportées. Il doit également permettre de préserver les indications originales contenues dans la lettre de voiture électronique. »

Le § 4 : « La lettre de voiture électronique doit être authentifiée.

L'authentification peut être effectuée au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié. »

Le § 5 : « Les parties au contrat de transport peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sous forme papier. »

Les travaux de réalisation du projet e-RailFreight ont démontré qu'en pratique, le principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'art. 6, § 9, CIM permettait à l'époque d'assurer la sécurité juridique par rapport aux droits nationaux. Ce principe rend toutefois le système complexe et onéreux, les processus papier ne pouvant que difficilement être transposés tels quels dans des processus électroniques.

La possibilité pour la lettre de voiture et les documents d'accompagnement d'être à l'avenir échangés uniquement par voie électronique est l'un des grands enjeux de cette modification des RU CIM.

L'utilisation de la lettre de voiture électronique pour le monde du transport par le rail présente beaucoup d'avantages, comme par exemple un gain de temps et d'argent pour les parties au contrat de transport ainsi qu'une meilleure sécurité juridique contre les erreurs et falsifications de la signature manuelle. Avec la lettre de voiture électronique, l'expéditeur peut immédiatement savoir quand la marchandise est arrivée à la gare de destination et quand elle a été livrée au client. En outre, l'envoi, les modifications au contrat, les réserves, les exécutions des ordres ultérieures, etc., peuvent être suivis de près et à tout moment par les parties. Les différents intervenants gagnent également sur le coût du transport à cause de l'énorme quantité de documents, surtout administratifs, joints à la lettre de voiture tous les jours et pour chaque envoi. Enfin, la lettre de voiture électronique est écologique et permettra d'améliorer et de réduire l'usage du papier.

La question majeure qui se pose en ce moment est que cet échange de documents doit assurer la même sécurité juridique que l'échange des documents papier entre tous les intervenants dans le contrat de transport ainsi qu'avec les douanes, puisque la lettre de voiture a valeur de déclaration de transit en douane.

Cette suggestion de modification garantit également l'acceptation de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement comme documents de preuve, ce qui est extrêmement important dans le monde des transports.

Par ailleurs, les différents paragraphes du nouvel article 6a fixent les besoins des différents intervenants dans la lettre de voiture afin que le procédé convenu pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement joints établisse le mode de transmission des données, de l'envoi ainsi que toutes les garanties nécessaires comme l'intégrité et la fiabilité des mentions de ladite lettre de voiture électronique.

De plus, la nouvelle teneur de l'article 6a n'exclut pas d'établir la lettre de voiture sous forme papier.

Modification proposée du Rapport explicatif

Il est proposé d'ajouter un nouvel alinéa de la teneur suivante à l'**article 6, § 2** :

« La lettre de voiture peut être établie sous forme électronique ou sous forme papier (voir art. 6 a CIM). Les messages échangés dans le cadre du système électronique équivalent aux opérations relatives à la lettre de voiture papier (remise de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement joints, remise du duplicata de la lettre de voiture, retrait de la lettre de voiture, etc.). »

Motifs de l'ajout proposé

La proposition d'ajout est de nouveau une conséquence de l'établissement de l'article 6a au RU CIM. Pour donner une sécurité juridique aux intervenants dans le contrat de transport ainsi qu'aux douanes, il est absolument indispensable que toutes les opérations qui découlent de la lettre de voiture électronique soient exactement les mêmes que jusqu'à présent avec la lettre de voiture papier. De même, un tel commentaire en relation avec l'article 6, § 2, CIM permet d'éviter de le prévoir en relation avec de nombreux autres articles.

Article 16 Délais de livraison

Motifs de la modification proposée

La suppression de cette phrase obéit d'une part au fait que dans certains États membres, les dimanches ne sont pas fériés et, d'autre part, que les jours fériés légaux varient considérablement d'un État membre à l'autre, ce qui prête à confusion pour l'application d'une telle phrase. D'ailleurs, les conventions maritimes ne prévoient pas de dispositions quant aux délais de livraison.

Modification proposée du Rapport explicatif

Les associations internationales d'usagers souhaitaient ~~que l'on supprime la suspension du délai de livraison les dimanches et les jours fériés légaux ; elles souhaitaient, en outre,~~ un raccourcissement des délais de livraison actuellement prévus. La Commission de révision n'a pas tenu compte de ces souhaits (procès-verbal de la 4^e session, p.21)

Motifs de la suppression proposée

Comme indiqué dans le paragraphe 3 de l'article 16 au Rapport explicatif, la suppression de la suspension du délai de livraison les dimanches et les jours fériés légaux était une prétention des associations internationales d'usagers. En 1990, la Commission de révision n'avait pas tenu compte de ces souhaits.

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

Motifs de la modification proposée

Dans ce cas, la suggestion de modification proposée comporte 2 éléments :

- d'une part un changement terminologique, qui propose de remplacer le « droit de disposer de la marchandise » par le « droit de modifier le contrat de transport », qui paraît plus approprié. Le droit de disposer de la marchandise est un terme employé plutôt dans le cadre d'un contrat de vente.

Selon le § 3 actuel, le droit de modifier le contrat de transport est transféré de l'expéditeur au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur. Cette solution adoptée lors de la dernière révision des RU CIM repose sur la CMR. À noter toutefois que la CMR prévoit cette solution uniquement si l'expéditeur inscrit une mention correspondante sur la lettre de voiture.

- d'autre part, selon les entreprises de transport ferroviaire, la pratique enseigne que ce transfert du droit de modifier le contrat de transport intervient beaucoup trop tôt. Il convient donc de proposer de transférer plus tard le droit de l'expéditeur au destinataire : sauf inscription du lieu ou du moment du transfert par l'expéditeur sur la lettre de voiture (cf. art. 12, § 3, CMR) ou sauf mention selon laquelle le destinataire n'est pas autorisé à donner des ordres ultérieurs, ce transfert devrait intervenir dès l'arrivée de la marchandise dans le pays de destination (cf. art. 31 CIM 1980).

Cette suggestion vise à aligner le moment de l'exercice du droit de modifier le contrat de transport par le destinataire sur les CIM 1980, c'est-à-dire au moment de l'entrée de la marchandise sur le territoire du pays de destination, car cela donne paraît-il de meilleurs résultats aux entreprises de transport ferroviaire pour la gestion des ordres ultérieurs du destinataire ou de l'expéditeur.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ajouter à l'alinéa 2 la phrase suivante :

« Depuis l'entrée en vigueur des RU CIM 1999, la pratique a démontré que la solution adoptée dans les RU CIM 1980 pour établir le moment où l'expéditeur pouvait modifier le contrat de transport, à savoir « dès que l'envoi est entré dans le territoire du pays de destination », était plus facile à gérer tant pour l'expéditeur que pour le transporteur que le moment d'établissement de la lettre de voiture. C'est pourquoi la Commission de révision a adoptée cette modification du titre de l'article 18, ainsi que du paragraphe 3 dudit article, en retournant au libellé établi dans l'art. 31 des RU CIM 1980. »

Motifs de l'ajout proposé

Si la 25^e session de la Commission de révision approuve cette modification qui fait référence aux remplacements des mots « droit de disposer » par « droit de modifier » et vise à définir le

moment où l'expéditeur peut modifier le contrat de transport dès que l'envoi est entré dans le territoire du pays de destination, il faudra ajouter au rapport explicatif le résultat des débats ainsi que la phrase indiquée.

Article 19

Exercice du droit de disposition

Motifs de la modification proposée

Il n'y a que la dénomination de l'article qui change avec le remplacement de « Exercice du droit de disposition » par « Exécution des ordres ultérieurs », conformément à la modification proposée dans l'article précédent.

En définitive, il s'agit d'une simple adaptation à la nouvelle terminologie selon la suggestion ci-dessus ad article 18 CIM.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ajouter un nouvel alinéa 9 de la teneur suivante :

« La présentation de l'original ou du duplicata de la lettre de voiture a essentiellement pour but de protéger les intérêts de l'expéditeur (éviter p.ex. qu'une personne non légitimée donne des ordres ou présente une réclamation en lieu et place de l'expéditeur) et du destinataire (p.ex. lorsque celui-ci a exigé de l'expéditeur la remise du duplicata de la lettre de voiture pour empêcher toute modification ultérieure du contrat de transport, notamment lorsqu'un envoi fait l'objet d'une opération de crédit documentaire). En cas d'utilisation d'une lettre de voiture électronique, une sortie d'imprimante correspondant à l'original ou au duplicata de la lettre de voiture doit être présentée en lieu et place de ces feuillets de la lettre de voiture. Les guides de la lettre de voiture édités par le CIT précisent cette situation. »

Motifs de l'ajout proposé

Il est évident qu'une modification des RU CIM qui vise principalement à les moderniser par l'emploi des nouvelles technologies, comme c'est le cas en donnant la priorité à la lettre de voiture électronique face aux documents papier, doit aussi garantir que les autres documents utilisés jusqu'à présent sous forme papier, seront à l'avenir eux aussi envoyés sous forme électronique, de même que les feuillets de la lettre de voiture. La question la plus importante à retenir est que les données doivent être équivalentes. Dans le cas de l'utilisation d'une lettre de voiture électronique, la sortie d'imprimante devrait suffire pour être présentée par les ayants droit au transporteur. Dans le contexte de ces articles, un tel commentaire paraît opportun, en complément au commentaire ci-dessus proposé pour l'article 6, § 2, CIM.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

Motifs de la modification proposée

Cette suggestion de modification vise à remplacer le terme « expéditeur » par « ayant droit » au paragraphe 6 de l'article 22 des RU CIM qui traite des conséquences des empêchements au transport et à la livraison.

Cette disposition vise à protéger le transporteur en rapport avec les marchandises à problèmes (déchets dangereux, etc.). Elle s'applique uniquement si l'empêchement ne peut pas être supprimé conformément aux §§ 2 et 3.

Elle doit s'appliquer également lorsque le destinataire a modifié le contrat de transport, la marchandise devant alors être renvoyée dans ce cas à la personne à laquelle des instructions ont été demandées, c'est-à-dire au destinataire qui a modifié le contrat de transport. Dans ce dernier cas, un deuxième contrat de transport, dans le cadre duquel le destinataire du premier contrat apparaîtrait comme expéditeur, n'est pas conclu ; le contrat de transport initial est simplement modifié.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ajouter au point 3 le texte suivant :

« À sa 25^e session, la Commission de révision a décidé de remplacer le terme « expéditeur » par « ayant droit ». Dans la pratique, et même si cette disposition ne s'applique que si l'empêchement ne peut pas être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, il convient d'unifier les termes pour désigner l'interlocuteur final du transporteur et parler dans ce sens de l'ayant droit (§§ 2 et 3) et non d'expéditeur, difficile à trouver dans les cas de marchandises à problèmes. »

Motifs de l'ajout proposé

En conséquence de la modification proposée de remplacer le terme expéditeur par ayant droit, il est nécessaire d'ajouter le texte proposé.

D'ailleurs, le terme « ayant droit » figure déjà à plusieurs reprises dans les RU CIM en relation avec la responsabilité, et dans l'article 22 lui-même.

Article 42

Procès-verbal de constatation

Motifs de la modification proposée

Compte tenu des remarques pour l'article 6a, il s'avère aussi nécessaire d'adapter les articles des RU CIM qui font référence à la lettre de voiture papier. Dans ce cas, il est prévu d'établir sous forme électronique le procès-verbal de constatation, qui est un élément important du contrat de transport lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte. Le deuxième ali-

néa du § 2 prévoit aussi la possibilité de l'établir, dans des cas exceptionnels, sous forme papier, après un accord entre les parties.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ajouter un nouvel alinéa 3 rédigé comme suit :

« À sa 25^e session, la Commission de révision a décidé, en accord avec la modification de l'article 6a, de faire de même non seulement avec la lettre de voiture proprement dite mais aussi avec tous les documents que lui sont liés, comme c'est le cas pour le procès-verbal de constatation des pertes et des avaries, qui devront à l'avenir être établis sous forme électronique. Les messages échangés dans le cadre du système électronique doivent être équivalents aux opérations relatives à la lettre de voiture papier. De la même manière que pour l'article 6a, § 5, il est prévu, pour des cas exceptionnels, de l'établir sous forme papier (§ 2, 2) »

Motifs de l'ajout proposé

En ligne avec la nouvelle rédaction de l'article 6a, qui donne priorité à la lettre de voiture électronique.

POUR LE RAPPORT EXPLICATIF AUX RU CIM UNIQUEMENT

Modification proposée du Rapport explicatif

Ad article 6, § 2, CIM

Ajouter un alinéa de la teneur suivante :

« La lettre de voiture peut être établie sous forme électronique ou sous forme papier (voir art. 6a, CIM). Les messages échangés dans le cadre du système électronique équivalent aux opérations relatives à la lettre de voiture papier (remise de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement joints, remise du duplicata de la lettre de voiture, retrait de la lettre de voiture, etc.). »

Motifs de l'ajout proposé

La proposition d'ajout est une conséquence de l'insertion de l'article 6a dans les RU CIM. Pour donner une sécurité juridique aux intervenants dans le contrat de transport ainsi qu'aux douanes, il est absolument indispensable que toutes les opérations qui découlent de la lettre de voiture électronique restent exactement les mêmes que jusqu'à présent avec la lettre de voiture papier.

Un tel commentaire en relation avec l'article 6, § 2, CIM permet d'éviter de le prévoir en relation avec de nombreux autres articles.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ad article 6a, § 5, CIM

Ajouter un alinéa de la teneur suivante :

« Les parties au contrat de transport ne devraient convenir d'établir la lettre de voiture sous forme papier qu'en cas d'exception et pour autant que cela est nécessaire (p. ex. procédure simplifiée de transit ferroviaire, absence de système électronique approprié). »

Motifs de l'ajout proposé

Si nous voulons donner priorité à la lettre de voiture électronique, c'est pour éviter l'emploi de la lettre de voiture papier. Cependant, il est indispensable d'établir quelques exceptions à la règle générale, en raison principalement de la nécessité d'observer les prescriptions du droit douanier et de la difficulté des entreprises de transport à mettre en place un système électronique capable de satisfaire les besoins des intervenants dans le contrat de transport de marchandises par le rail.

Un tel commentaire en relation avec l'article 6a, § 5, CIM a pour but de donner quelques exemples de cas exceptionnels dans lesquels les parties au contrat de transport pourraient convenir d'établir la lettre de voiture sous forme papier.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ad articles 21, 43 et 44 CIM

Ajouter un alinéa de la teneur suivante :

« La présentation de l'original ou du duplicata de la lettre de voiture a essentiellement pour but de protéger les intérêts de l'expéditeur (éviter p. ex. qu'une personne non légitimée donne des ordres ou présente une réclamation en lieu et place de l'expéditeur) et du destinataire (p. ex. lorsque celui-ci a exigé de l'expéditeur la remise du duplicata de la lettre de voiture pour empêcher toute modification ultérieure du contrat de transport, notamment lorsqu'un envoi fait l'objet d'une opération de crédit documentaire). En cas d'utilisation d'une lettre de voiture électronique, une sortie d'imprimante correspondant à l'original ou au duplicata de la lettre de voiture doit être présentée en lieu et place de ces feuillets de la lettre de voiture. Les guides de la lettre de voiture édités par le CIT précisent cette situation ».

Motifs de l'ajout proposé

Il est évident qu'une modification des RU CIM qui vise principalement à les moderniser par l'emploi des nouvelles technologies, comme c'est le cas en donnant la priorité à la lettre de voiture électronique face aux documents papier, doit aussi garantir que les autres documents utilisés à l'heure actuelle sous forme papier, seront à l'avenir eux aussi envoyés sous forme électronique, de même que les feuillets de la lettre de voiture. Le point le plus important à retenir est que les données doivent être équivalentes. Dans le cas de l'utilisation d'une lettre de voiture électronique, la sortie d'imprimante devrait suffire pour être présentée par les ayants droit au transporteur.

En plus, dans le contexte de ces articles, un tel commentaire paraît opportun, en complément au commentaire ci-dessus proposé pour l'article 6, § 2, CIM.

Modification proposée du Rapport explicatif

Ad article 13 CIM

Ajouter un nouvel alinéa 6 de la teneur suivante :

« 6. Au § 2, la responsabilité de l'expéditeur en termes de chargement est de veiller à ce que ses activités ne compromettent pas la sécurité ferroviaire dans les conditions normales de transport. En remplissant ses obligations en matière de sécurité au titre des articles 6, § 2, et 15, § 3, de la version actuelle des ATMF ou du système de gestion de la sécurité en droit de l'UE, l'entreprise ferroviaire doit, quant à elle, s'assurer qu'elle est en mesure de détecter toute anomalie de chargement manifeste. »

Motifs de l'ajout proposé

Il s'agit d'ajouter aux commentaires à l'article 13 des RU CIM du rapport explicatif un nouveau paragraphe 6.

À l'occasion des discussions sur la version révisée de la PTU WAG, lors de la 6^e session de la Commission d'experts techniques (Genève, 12 juin 2013), une question a été posée sur l'Appendice I, 6^e point, qui prévoit que « l'entreprise ferroviaire exploitant le train doit veiller à ce que les véhicules pour le fret soient chargés de manière sûre et fiable et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours. ».

Il avait été reconnu la nécessité d'assurer la conformité avec l'article 13 des CIM, qui prévoit que :

« § 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. À défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur. »

Ces dispositions assurent un cadre clair de responsabilité entre l'expéditeur et le chargeur, qui permet de faire porter sur l'expéditeur les conséquences d'un chargement défectueux de sa part. Pour autant, l'étendue de cette responsabilité et son articulation avec l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de veiller à la circulation en sécurité du train n'est pas explicitée.

Pour l'expliciter, lors de la 3^e et dernière réunion du Groupe de travail RU CUV qui s'est tenue à Berne le 9 avril 2013, le Secrétariat de l'OTIF avait proposé comme point 8 du document CUV 3/3 du 10 mars 2014 ledit ajout et d'inclure cette obligation à la partie du Rapport explicatif qui fait référence à l'article 13 des RU CIM.

Après une présentation de l'OTIF sur cette question et après avoir débattu, les délégués participants à ladite réunion ont trouvé pertinent d'inclure ce point 6 aux commentaires sur l'article 13 des RU CIM du Rapport explicatif.