

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 Add.2
25.4.2014**

Original : DE

25^e session

Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)

Suggestions de modifications proposées par l'Association internationale
des tarifeurs (IVT)

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.

**Suggestions de l'Association internationale des tarifeurs (IVT) de modification
concernant les Règles uniformes CIM (RU CIM) reçues le 15 avril 2014**

1. L'IVT s'appuie sur l'article 11, § 1, deuxième phrase du Règlement intérieur de la Commission de révision et soumet les suggestions suivantes pour le point 5 de l'ordre du jour (Révision partielle de l'appendice B – RU CIM) :

Article 7 (Teneur de la lettre de voiture)

- a) § 1, lettre f)

Discussion

Le « lieu de livraison » à indiquer dans la lettre de voiture n'est pas défini. Il faut toutefois supposer qu'il s'agit du lieu de livraison de la marchandise au destinataire, lequel détermine le champ d'application des RU CIM pour chaque transport.

Si un lieu auquel la marchandise n'est pas livrée est indiqué comme « lieu de livraison », l'application des RU CIM peut être arbitrairement écourtée, de sorte que l'application uniforme des RU CIM pour l'ensemble du transport, qui est le but recherché, et la sécurité juridique s'en trouvent compromises. Puisqu'il contredit le sens et la finalité des RU CIM, ce type d'inscription ne devrait pas être autorisé et l'application des règles uniformes internationales devrait être garantie d'une rampe de chargement à l'autre, comme avec la CMR en trafic routier.

Suggestion

Insérer à l'article 7, § 1, lettre f) la phrase suivante :

« L'inscription comme lieu de livraison d'un lieu où le véhicule est remis, mais où la marchandise n'est pas livrée, n'est pas autorisée. »

- b) § 2, lettre a)

Discussion

Le « transporteur devant livrer la marchandise », qui doit être inscrit s'il y a lieu sur la lettre de voiture, n'est pas défini. Cela peut donner lieu à des interprétations selon lesquelles deux transporteurs devraient être inscrits sur la lettre de voiture et donc à une insécurité juridique.

Suggestion

Compléter l'article 7, § 2, avec la définition correspondante.

2. Article 12 (Force probante de la lettre de voiture), § 3**Discussion**

Selon cette disposition, lorsque c'est l'expéditeur qui a effectué le chargement, la lettre de voiture n'a la même force probante (présomption réfutable de conformité des données) que lorsque le transporteur s'en est chargé que si ce dernier a vérifié les informations et inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture. L'article 11 (Vérification), § 3, énonce toutefois que le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification (contre remboursement des frais) que « s'il a les moyens appropriés pour le faire », sans exiger plus de détails, la simple inscription d'une réserve étant suffisante selon le § 4. Cela complique exagérément les conditions de preuve pour l'expéditeur.

Suggestion

Il conviendrait de définir les cas dans lesquels la lettre de voiture conserve sa force probante lorsque l'expéditeur a lui-même effectué le chargement, même si le transporteur n'a pas vérifié les informations.

3. Article 16 (Délai de livraison)**Discussion**

Alors qu'au sens du § 1, ce sont les expéditeurs et les transporteurs qui doivent convenir en premier lieu des délais de livraison, les transporteurs n'en conviennent bien souvent pas et, dans la pratique, ce sont donc les très larges délais maxima de livraison prévus au § 2 qui sont appliqués par défaut.

Suggestion

Il faut pousser les transporteurs à convenir des délais de livraison. Nous suggérons comme mesure de soutien de changer, au moins pour le délai de transport de 24 heures selon le § 2, lettre a), deuxième tiret, pour les wagons complets, la fraction indivisible de 400 km en 500 km.

4. Article 19 (Exercice du droit de disposition), § 2**Discussion**

Selon cette disposition, la personne habilitée à disposer doit dédommager le transporteur de tous les frais et du préjudice entraînés par l'exécution des modifications ultérieures. L'absence de disposition concernant l'évaluation des frais en question peut causer des différends inutiles entre les parties contractantes sur le montant des frais calculés.

Suggestion

Ajouter à l'article 19, § 2, la phrase suivante :

« Ces frais correspondent au surcoût attesté du transport effectivement réalisé par rapport au coût calculé du transport initialement prévu. »

5. Article 23 (Fondement de la responsabilité), § 3

a) lettre a)

Discussion

Selon cette disposition, le transporteur est déchargé de toute responsabilité dans la mesure ou la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents au transport effectué en wagon découvert. Cela est de temps à autre interprété en ce sens que, de manière générale, le transporteur ne répond pas des dommages en cas de transport effectué en wagon découvert.

La nature des « risques particuliers » du transport effectué en wagon découvert n'est certes pas définie plus avant, mais il est évident que ceux-ci résident essentiellement dans la plus faible protection du chargement contre tout accès illégal ou influences extérieures et que l'exonération de la responsabilité dépend du rôle de ces risques particuliers dans l'apparition du dommage. En outre, l'ampleur de ces risques particuliers peut être renforcée ou atténuée par les actions et omissions du transporteur ou de ses préposés. Des durées d'immobilisation exceptionnellement longues des wagons, des lieux non adaptés à leur arrêt ou encore la non-application de mesures de protection possibles et raisonnables peuvent par exemple constituer des facteurs déterminants, en conséquence desquels l'exonération de responsabilité du transporteur peut être réduite.

Suggestion

Clarifier cette disposition dans le Rapport explicatif de l'OTIF.

b) lettre c)

Discussion

Selon cette disposition, le transporteur est déchargé de toute responsabilité dans la mesure ou la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents au chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire. Cela est de temps à autre interprété en ce sens que, de manière générale, le transporteur ne répond pas des dommages en cas de chargement des marchandises par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire.

La nature des « risques particuliers » du chargement des marchandises par l'expéditeur ou du déchargement par le destinataire n'est certes pas définie plus avant, mais il est évident qu'il doit s'agir de manquements typiques au cours des chargements et déchargements, comme par exemple un mauvais arrimage, des dommages causés par le chariot élévateur ou une mauvaise utilisation des armatures et que l'exonération de la responsabilité dépend du rôle de ces risques particuliers dans l'apparition du dommage.

Suggestion

Clarifier cette disposition dans le Rapport explicatif de l'OTIF.

6. Article 30 (Indemnité en cas de perte), § 2

Discussion

Cette disposition fixe le montant maximal de l'indemnité à verser pas le transporteur en cas de perte partielle ou totale de la marchandise à 17 unités de compte (droits de tirage spéciaux du FMI, voir article 9 de la COTIF) par kilogramme manquant de masse brute. Ce montant maximal n'a pas changé depuis 1985, bien que la valeur des DTS ait sensiblement diminué depuis. Une valeur de 19 DTS est appliquée depuis 2009 pour les transports aériens.

Suggestion

Faire passer le montant maximal à 19 unités de compte.

Puisque la dépréciation du DTS a également entraîné la diminution d'autres montants fixés dans les appendices à la COTIF, nous suggérons d'envisager un mécanisme général d'ajustement, à l'image des transports aériens (voir article 24 de la Convention de Montréal).

7. Article 36 (Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité)**Discussion**

Selon cette disposition, les limites de responsabilité prévues dans différents articles en faveur du transporteur ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

L'introduction de l'expression « téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » via le protocole 1990 portant modification à la COTIF 1980 visait à supprimer le terme établi de « faute grave » utilisé depuis 1892¹. La modification du libellé de ce qui était alors l'article 44 de la COTIF 1980 prenait appui sur des formulations analogues en droit international des transports aériens et maritimes.

En réalité, on peut penser que cette nouvelle formulation, qui visait à favoriser dans les États membres de l'OTIF, plus qu'avec le terme de « faute grave », des procédures judiciaires uniformes et équitables pour les chemins de fer et leurs clients, n'a pas porté les fruits escomptés. Il ne faut pas s'en étonner puisque les mots « conscience » et « probablement » sont eux-mêmes subjectifs et non adaptés au but recherché.

Suggestion

Rédiger l'article 36 comme suit :

¹ Voir l'art.41 de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer de 1890 (http://de.wikisource.org/wiki/Internationales_Übereinkommen_über_den_Eisenbahnfrachtverkehr).

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, § 6 et 7, et aux articles 30 et 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un dol ou d'une faute grave du transporteur. »

L'article pourrait également s'inspirer de l'article 29 de la CMR et être libellé comme suit :

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, § 6 et 7, et aux articles 30 et 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage provient du dol du transporteur ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol. »

8. Article 42 (Procès-verbal de constatation), § 3

Discussion

Cette disposition prévoit que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage sont constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire, la procédure étant soumise aux lois et prescriptions de l'État où la constatation a lieu

Suggestion

À des fins d'uniformisation, il conviendrait d'ajouter une disposition détaillée sur les expertises en question.

9. Article 43 (Réclamations)

Discussion

Au détriment des parties concernées, aucun délai n'est ici prévu pour la réponse aux réclamations. L'article 48, § 3, dispose certes que la réclamation suspend la prescription, mais un retard excessif dans la réponse à la réclamation peut considérablement compliquer la production des preuves en cas d'exercice de l'action en justice.

Suggestion

Ajouter un § 7 libellé comme suit :

« La réponse à la réclamation doit être donnée par écrit et, en cas de rejet total ou partiel, au plus tard un an après qu'elle a été déposée. »

10. Article 48 (Prescription), § 1

Discussion

Cette disposition prévoit une prescription générale par un an pour les actions nées du contrat de transport, une prescription par deux ans s'appliquant uniquement à certaines actions. Au vu du temps souvent considérable tout d'abord nécessaire pour

clarifier les faits, une prescription générale par deux ans semble dans l'intérêt des parties concernées.

Suggestion

Libeller le § 1 comme suit :

« L'action née du contrat de transport est prescrite par deux ans. »