



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Groupe de travail "RU CIM"
Arbeitsgruppe „ER CIM“
Working group „CIM UR“

CIM 1/4
26.11.2014

Original : FR

1^{re} session

Prises de position des organisations et associations internationales intéressées

Dans sa lettre circulaire A 72-00/502.2014 du 9 octobre 2014, le Secrétariat de l'OTIF a prié les États membres et les organisations internationales intéressées de bien vouloir lui communiquer leurs éventuelles prises de position ou remarques au sujet des documents annexés à ladite lettre circulaire.

Dans le délai imparti, soit au 10 novembre 2014, seuls le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'Association internationale des tarifeurs (IVT) avaient pris position au sujet de ces documents. Ces prises de positions sont reprises ci-dessous.

Il convient à ce propos de noter que dans sa prise de position l'IVT reprend partiellement les commentaires formulés avant la 25^e session de la Commission de révision¹, qui ont été envoyés en langue allemande avec la lettre circulaire du 2 juin 2014 (A55-25/505.2014) et dont il n'existe pas d'autres versions linguistiques (cf. art. 11, § 3, du Règlement intérieur de la Commission de révision).

POSITION DE L'IVT

1. Remarque préliminaire

L'IVT souhaiterait tout d'abord exprimer son désir que les suggestions qu'elle avaient présentées dans le document CR 25/5 Add.2² de la 25^e session de la Commission de révision de l'OTIF mais qui n'avaient pu y être traitées soient prises en considération dans le futur programme du groupe de travail, non seulement parce que, selon ses informations, au moins un membre de la Commission de révision serait disposé à appuyer ces suggestions au sens de l'article 11, § 1, 2^e phrase, du règlement intérieur de la Commission de révision, mais surtout parce que ces suggestions sont directement liées à la pratique du fret ferroviaire international et abordent des questions qui ont fait et font l'objet de litiges devant les autorités et tribunaux.

2. Document CIM 1/2 – Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)

Ce document est basé sur le document CR 25/5 de la 25^e session de la Commission de révision de l'OTIF, dont les propositions de modifications sont toujours soutenues par l'IVT.

Article 16 Délais de livraison

L'IVT regrette que la modification de l'article 16, à savoir la suppression de la suspension prescrite au § 4, dernière phrase, du délai de livraison les dimanches et jours fériés légaux ne soit pas faite, étant donné que les arguments avancés par le Secrétariat pour la suppression sont fondés et que la longueur des délais de livraison conservée malgré les progrès techniques devrait suffire à prendre globalement en compte les retards dus aux différents jours chômés légaux dans les États concernés par le transport.

¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_25_2014/A_55-25_10-2014_Anmerkungen_des_IVT_zum_COTIF_Mai_2014.pdf

² http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_25_2014/CR_25_5_Add_2_f_Revision_partielle_CIM_Suggestion_IVT.pdf

Article 22

Conséquence des empêchements au transport et à la livraison

Pour l'article 22, l'IVT suggère à nouveau d'examiner si les conséquences des empêchements au transport et des empêchements à la livraison ne devraient pas plutôt être réglementées dans des articles séparés.

3. Document CIM 1/2 Add.1 – Document explicatif et suggestions d'ajout au Rapport explicatif

Introduction

Les motifs donnés dans l'introduction pour le traitement uniquement formel du document CR 25/5 par la Commission de révision, le transfert de l'examen à un groupe de travail et la future marche à suivre ont suscité des réserves, d'autant que selon les experts juristes, un simple vote par voie de procédure écrite de la Commission de révision sur les propositions présentées pour décision à l'Assemblée générale selon l'article 33, § 2, de la COTIF ne constitue pas un « examen » au sens de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF et contredit l'attribution des tâches de la Commission de révision et de l'Assemblée générale fixée dans la COTIF.

Article 6a (nouveau)

Forme de la lettre de voiture électronique

En ce qui concerne le report des modifications portant sur la lettre de voiture électronique, il faut souligner que la version en vigueur de l'article 6, § 9, des CIM accorde déjà aux transporteurs le droit d'utiliser la lettre de voiture électronique, ce que certains font déjà. Qu'ils ne puissent le faire que dans les limites du droit public est, d'une part, évident³, et d'autre part expressément mentionné à l'article 2 des CIM. Les dispositions de droit public de l'UE pour les questions douanières et mesures sanitaires et phytosanitaires ne requièrent ainsi pas de réserve particulière. Elles ne constituent pas un obstacle juridique à la modification prévue, mais conduisent seulement à ce que le droit des transporteurs à faire usage des dispositions en question des RU CIM reste limité, tant qu'elles ne sont pas modifiées en conséquence.

Le protocole additionnel à la CMR adopté par la CEE-ONU sans réserve de l'UE, qui assimile complètement la lettre de voiture électronique à la lettre de voiture papier, est en vigueur sous ces mêmes conditions depuis 2011 pour huit États de l'UE (et la Suisse).

Au vu de ce qui précède, un renvoi à l'article 2 des CIM et aux explications y afférentes pourrait être ajouté à la proposition pour le Rapport explicatif portant sur l'**article 6a, § 5**. Il n'apparaît pas clairement si le texte initial pertinent⁴ des explications proposées pour

³ Voir les explications sur l'article 2 des CIM :

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/COTIF_Rapport_explicatif_01_01_2011_f.pdf, p. 115.

⁴ « 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). »

l'article 6a, § 5, dans le document CR 25/5 Add.1 est purement et simplement supprimé ou doit seulement être complété.

Article 18 **Droit de disposer de la marchandise**

En ce qui concerne la proposition pour le Rapport explicatif portant sur l'**article 18, § 3**, nous suggérons de ne pas insérer « en retournant au libellé établi dans l'article 31 des RU CIM 1980 » puisque cela n'est pas tout à fait exact.

4. Document CIM 1/3 – Premières réflexions sur l'adaptation des montants maximaux d'indemnisation

Appendice B

Article 30 **Indemnité en cas de perte**

Il est rappelé qu'il était déjà suggéré au point 6 du document CR 25/5 Add.2 de relever la limite de responsabilité et d'envisager un mécanisme général d'ajustement.

Note du Secrétariat

Dans le document CR 25/5 Add.2, le point 6 relatif à l'article 30, § 2 était libellé comme suit :

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

Discussion

Cette disposition fixe le montant maximal de l'indemnité à verser par 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). »

POSITION DU CIT

1. Document CIM 1/3 – Premières réflexions sur l'adaptation des montants maximaux d'indemnisation

Appendice B

Article 30 Indemnité en cas de perte

Le CIT ne peut soutenir une limite de responsabilité supérieure à celle existante de 17 DTS dans la COTIF et les CIM, particulièrement en temps de crise.

Le CIT est d'avis qu'une limite plus élevée est inutile car :

- lors de la dernière révision des CIM, la question avait déjà été débattue et rejetée par une large majorité des États membres ;
- la grande différence avec l'augmentation automatique de la limite dans la Convention de Montréal (jusqu'à 19 DTS) devrait être reconsidérée puisque les chemins de fer sont principalement en concurrence avec les transports routier et maritime et non avec le transport aérien ;
- il existe une grande disparité entre la COTIF/CIM d'une part et la CMR et les Règles de Hambourg d'autre part, qui prévoient respectivement 8,33 DTS pour le transport routier et 2,5 DTS pour le transport maritime.

C'est la raison pour laquelle les transporteurs ferroviaires et le CIT plaident en faveur de conditions équitables et ne peuvent accepter de tels écarts avec les limites positives de responsabilité des transporteurs routiers et maritimes.