



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 1/2 Add.1  
08.09.2014**

Original: FR

**1<sup>re</sup> session**

---

Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)

Document explicatif et suggestions d'ajouts au Rapport explicatif

## Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

### (CIM – Appendice B à la Convention)

#### Introduction

1. Ce document a pour but de fournir des explications sur les propositions de modification des RU CIM soumises au Groupe de travail « Révision des RU CIM » chargé par la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision (Berne, 25 et 26 juin 2014) de préparer une révision des RU CIM portant en particulier sur les dispositions raisonnables à mettre en place concernant la lettre de voiture électronique.

En effet, lors de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision, la Commission européenne a présenté la décision du Conseil de l'Union européenne selon laquelle les modifications des articles 6 et 6a des RUI CIM concernaient la législation de l'UE du fait de l'utilisation de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement pour les procédures douanières, sanitaires et phytosanitaires.

Tout en souscrivant à l'intention de donner la priorité à la forme électronique des lettres de voiture, l'UE a été d'avis que l'adoption de ces modifications pourrait avoir des conséquences intempestives. En effet, la législation actuelle de l'UE n'offre pas de base juridique pour utiliser sous forme électronique les documents douaniers qui doivent accompagner les marchandises à caractère sanitaire ou phytosanitaire.

Il n'a donc pas été statué sur les modifications des RU CIM lors de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision, afin de disposer d'une solution bien préparée pour les articles 6 et 6a qui serait idéalement synchronisée avec les évolutions du droit des douanes de l'UE, qui en définitive s'échelonnent jusqu'en 2020.

En vue de préparer la 1<sup>ère</sup> session du Groupe de travail « Révision des RU CIM », l'OTIF a organisé une réunion de concertation avec la Commission européenne, le CIT et la CER. Cette réunion s'est tenue à Bruxelles, le 19 septembre 2014.

Elle a permis de clarifier que l'utilisation de la lettre de voiture papier restera évidemment possible, notamment si la réglementation douanière l'exige. Cette possibilité est aussi importante pour les certificats sanitaires et phytosanitaires (SPS)<sup>1</sup>. Il convient donc de préciser la prééminence des réglementations douanières et du SPS au niveau du rapport explicatif des CIM.

Cette nouvelle disposition a en effet pour objet de permettre aux documents électroniques de devenir progressivement un standard. L'utilisation de la lettre de voiture papier restera évidemment possible, notamment si les réglementations d'ordre public, comme la réglementation douanière l'exige.

Le libellé de l'article 6a reste du droit supplétif, à savoir que la lettre de voiture et les documents peuvent être établis sous forme papier, ce que les parties au contrat de

---

<sup>1</sup> SPS : Accord sur les mesures sanitaires et phytosanitaires

transport seront obligées de faire pour les documents douaniers notamment. Le libellé retenu permet en revanche de prendre en considération de façon progressive les évolutions à venir vers la dématérialisation des procédures, comme celles du code des douanes.

Le § 5 du nouvel article 6a proposé prévoit en effet expressément que « Les parties au contrat de transport peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sous forme papier. »

Au cours de cette réunion, il est également apparu que la question se posait de la coexistence possible de documents papiers pour les documents d'accompagnement et pour la lettre de voiture elle-même. Il a donc été décidé d'ajouter une phrase d'explication à ce sujet également dans le rapport explicatif.

2. En termes de procédures, ce Groupe de travail fera ensuite valider ses propositions par procédure écrite par la Commission de révision, de façon à pouvoir traiter cette question à la prochaine Assemblée générale, qui aura lieu fin septembre 2015 à Berne.

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

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<sup>er</sup>, 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**

Lors de la révision de 1999, et compte tenu des expériences faites dans un groupe de travail de l'UIC traitant du projet DOCIMEL (Document CIM électronique) réalisé en collaboration avec le CIT il a été décidé de remplacer l'article 8, § 4, lettre g)<sup>2</sup> des RU CIM 1980.

Le texte adopté alors par la Commission de révision, à savoir l'actuel § 9 de l'article 6 des RU CIM 1999 est basé sur l'idée d'une équivalence fonctionnelle. Il est libellé comme suit :

« § 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données. »

En d'autres termes, le principe des mêmes effets juridiques vaut pour toutes les fonctions de la lettre de voiture, bien que le problème de la force probante soit mis en exergue en tant qu'exemple, étant donné que c'est dans ce domaine que surgissent les plus grandes difficultés dans les droits nationaux. Ainsi, et dans la mesure où il est prouvé que les procédés employés pour l'enregistrement électronique et le traitement sont conçus de manière à garantir l'équivalence fonctionnelle, l'enregistrement électronique des données aura la même force probante que les données correspondantes de la lettre de voiture sur papier.

Toutefois, dans le cadre de la réalisation du projet e-RailFreight, il s'est révélé que les exigences retenues pour transposer le principe de l'équivalence fonctionnelle rendent le système e-RailFreight complexe et onéreux, notamment en raison des problèmes engendrés par une dépendance par rapport au droit national qui rend l'utilisation de la lettre de voiture inutilement compliquée sur le plan opérationnel.

Face à cette situation, le CIT de concert avec l'OTIF a recherché une solution alternative au principe de l'équivalence fonctionnelle en recherchant une solution uniforme tout au moins pour la fonction principale de la lettre de voiture, à savoir la fonction de preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge de la marchandise. S'agissant des autres fonctions que la lettre de voiture peut avoir (document douanier, document fiscal, etc.) il était bien clair dès le début des travaux que les exigences des droits nationaux, qui sont d'ordre public, devaient être prises en considération.

Concrètement, les réflexions du CIT et de l'OTIF ont porté sur l'élaboration de dispositions matérielles succinctes sur la lettre de voiture électronique et, si possible, sur les documents d'accompagnement électroniques. À cet effet, les deux organisations se sont intéressées aux

---

<sup>2</sup> Article 8, § 4, lettre g) des RU CIM 1980 : „ Deux ou plusieurs États par des accords, ou eux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant :

[...]

g) les envois effectués sous couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données. »

instruments juridiques modernes existant dans les autres modes de transport, comme la Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (entrée en vigueur le 4 novembre 2003), les Règles de Rotterdam (Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer) ou encore le Protocole additionnel à la CMR (e-CMR) concernant la lettre de voiture électronique (entré en vigueur en 2008 – actuellement 9 Parties contractantes).

Les experts de l'OTIF et du CIT ont constaté que la systématique du Protocole additionnel à la CMR est différente de celle de la Convention de Montréal et des Règles de Rotterdam. Dans le Protocole additionnel de la CMR, les dispositions relèvent du droit de transport et du droit de l'informatique.

Aussi, le Groupe d'expert a été d'avis que l'approche de l'e-CMR ne pouvait pas être suivie telle quelle dans la systématique des RU CIM, mais que les experts pourraient s'inspirer des enseignements de l'e-CMR et prendre le droit national en considération de manière appropriée.

Il s'agissait par ailleurs de donner la priorité à la lettre de voiture électronique et aux documents d'accompagnement électronique, bien que le CIT et l'OTIF étaient tout à fait conscients du fait qu'il faudra encore bien des années aux entreprises ferroviaires pour adapter leur organisation et leurs systèmes informatiques à l'utilisation systématique de supports électroniques pour l'exécution des transports internationaux de marchandises.

Au cours des discussions, les experts du CIT et de l'OTIF sont arrivés à la conclusion que la systématique juridique de la COTIF et de ses Appendices, en particulier les RU CIM, ne laissaient guère de place pour une annexe supplémentaire concernant la « lettre de voiture électronique », à l'instar du Protocole e-CMR.

Ils ont par conséquent élaboré une nouvelle disposition (l'article 6a), qui implique la suppression de l'article 6, § 9 des RU CIM, et qui tient compte des exigences suivantes.

- Priorité de la lettre de voiture et des documents électroniques par rapport aux documents papiers (§ 1).
- Authentification de la lettre de voiture électronique (§ 4).

Selon l'e-CMR, la lettre de voiture électronique est authentifiée moyennant une signature électronique (article 3, § 1, e-CMR) ; elle peut aussi être authentifiée par tout autre procédé électronique [...].

La signature électronique influant considérablement sur la complexité de la lettre de voiture électronique, les droits nationaux engendrant manifestement, à l'heure actuelle, des exigences différentes en la matière, les experts de l'OTIF et du CIT ont opté pour une formulation simple, selon laquelle l'authentification de la lettre de voiture électronique pouvait être effectuée « au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié ».

En cela, les experts de l'OTIF et du CIT se sont également appuyés sur l'article 6, § 3, des RU CIM, la signature « pouvant être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou tout autre mode approprié ».

- Intégrité et fiabilité des données figurant dans la lettre de voiture (§ 2 et 3).

Ces paragraphes reprennent sous une rédaction simplifiée l'article 4 de l'e-CMR.

Les procédés employés pour établir une lettre de voiture doivent en effet garantir la fiabilité et l'intégrité des indications que contient la lettre de voiture.

Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication électronique. Par ailleurs, tout complément ou toute modification de la lettre de voiture électronique doit pouvoir être détectées.

- Utilisation de la lettre de voiture papier en cas de nécessité notamment (§ 5).

S'agissant des autres fonctions que la lettre de voiture peut avoir (document douanier, document fiscal, etc.) il était bien clair dès le début des travaux que les exigences des droits nationaux, qui sont d'ordre public, devaient être prises en considération.

Après avoir finalisé le projet du nouvel article 6a des RU CIM, les experts du CIT et de l'OTIF ont examiné une à une toutes les dispositions des RU CIM faisant référence à la lettre de voiture, comme par exemple l'article 7 « Teneur de la lettre de voiture », l'article 8 « responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture », etc.).

Ils sont parvenus à la conclusion que ces dispositions ne devaient pas être modifiées, les messages échangés dans le cadre du système électronique équivalant aux opérations relatives à la lettre de voiture papier. Ils ont toutefois trouvé utile et nécessaire d'apporter une précision à ce sujet dans les parties du rapport explication consacrées aux articles 6, § 2, 21, 43 et 44 des RU CIM.

## **Modifications proposées 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.). »

### **Ad article 6a, § 5 :**

« L'article 6a ne l'emporte en aucun cas sur les dispositions du droit public qui imposent des procédures papier. C'est le cas en particulier pour les documents d'accompagnement comme les documents douaniers et les certificats sanitaires et phytosanitaires (SPS). Par ailleurs, tous les documents d'accompagnement d'une lettre de voiture électronique ne sont pas forcément dématérialisés. »

## 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 ».

### Article 16 Délais de livraison

Les dimanches et les jours fériés légaux ne sont pas forcement chômés dans tous les États membres. Les jours fériés légaux varient par ailleurs considérablement d'un État membre à l'autre. Le Secrétariat de l'OTIF a par conséquent été d'avis que cette question avait plus sa place dans les conditions générales de transport que dans les RU CIM elles-mêmes. Il a par conséquent proposé de supprimer l'article 6, § 4, deuxième phrase, des RU CIM libellé comme suit : « Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux. »

L'avis du CIT, que le Secrétaire général partage, plaide toutefois en faveur du maintien de l'article 16, § 4, deuxième phrase, des RU CIM.

Dans une lettre du 26 septembre 2014, le CIT a en effet évoqué les arguments suivants :

« Lorsqu'en application du droit national, les douanes sont par exemple fermées ou qu'il y a des restrictions de circulation les dimanches et jours fériés, mais que le délai de livraison n'est pas suspendu, il y a impossibilité de livrer pour le transporteur et forte probabilité qu'il dépasse le délai de livraison. Par ailleurs, en raison des procédures d'exploitation des chemins de fer, les horaires ne peuvent être modifiés au départ ou en cours de route et doivent être particulièrement respectés.

Les transporteurs ne peuvent ni pallier cette dépendance de fait par rapport aux heures d'ouverture, par exemple des gares de triage ou des autorités douanières compétentes, ni accepter de réduire les délais de livraison au-delà de ce qui est prévu dans les RU CIM, étant donné que toute la chaîne opérationnelle est fondée sur les horaires donnés *a priori* par le Forum Train Europe (FTE). C'est la raison pour laquelle les transporteurs sont très attachés à la disposition actuelle de l'article 16, § 4, deuxième phrase, des RU CIM. »

En conséquence, le Secrétariat de l'OTIF propose à ce stade de retirer la proposition de supprimer cette disposition qu'il avait soumise à la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision (document CR 25/5).

## **Article18**

### **Droit de disposer de la marchandise**

#### **Motifs de la modification proposée**

La modification proposée de cette disposition comporte 2 éléments :

- D'une part de modifier le titre de l'article 18

Il paraît en effet approprié de remplacer la locution « droit de disposer de la marchandise » par « droit de modifier le contrat de transport », le droit de disposer de la marchandise étant un terme employé plutôt dans le cadre d'un contrat de vente.

- D'autre part de modifier le § 3 de l'article 18.

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.

Or, 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).

#### **Modification proposée du Rapport explicatif**

Ajouter à l'alinéa 2 la phrase suivante :

« Le titre initial de l'article 18 (droit de disposer de la marchandise) a été remplacé par celui de « droit de modifier le contrat de transport », le droit de disposer de la marchandise étant un terme employé plutôt dans le cadre d'un contrat de vente.

Depuis l'entrée en vigueur des RU CIM 1999, la pratique a par ailleurs 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, ..... a adopté cette modification du 3 du de l'article 18, en retournant au libellé établi dans l'article 31 des RU CIM 1980. »

## **Article 19**

### **Exercice du droit de disposition**

#### **Motifs de la modification proposée**

Il n'y a que le titre de l'article qui change, « Exercice du droit de disposition » étant remplacé par « Exécution des ordres ultérieurs », pour tenir compte de la modification du titre proposée pour l'article 18.

#### **Modification proposée du Rapport explicatif**

« Le titre initial de l'article 19 « Exercice du droit de disposition » a été remplacé par « Exécution des ordres ultérieurs ». Cette modification tient compte de l'adaptation du titre de l'article 18. »

## **Article 22**

### **Conséquences des empêchements au transport et à la livraison**

#### **Motifs de la modification proposée**

La proposition 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 :

« ..... » 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. En effet, cette disposition 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. »

## **Article 42**

### **Procès-verbal de constatation**

#### **Motifs de la modification proposée**

La modification de cette disposition suit la même approche que celle retenue pour la lettre de voiture électronique, à savoir de donner priorité à l'établissement d'un procès-verbal de constatation sous forme d'enregistrement électronique des données (§ 2, alinéa 1). Toutefois, comme pour la lettre de voiture électronique, le transporteur et l'ayant droit peuvent convenir d'établir le procès-verbal de constatation sous forme papier dans les cas où ils seront obligés de le faire (§ 2, alinéa 2). Le libellé du § 2 de l'article 42 reste donc également du droit supplétif.

#### **Modification proposée du Rapport explicatif**

Ajouter un nouvel alinéa 3 rédigé comme suit :

« ....., ..... a décidé, de suivre la même approche que celle retenue pour la lettre de voiture électronique, à savoir de donner priorité à l'établissement d'un procès-verbal de constatation sous forme d'enregistrement électronique des données (§ 2, alinéa 1). Toutefois, comme pour la lettre de voiture électronique, le transporteur et l'ayant droit peuvent convenir d'établir le procès-verbal de constatation sous forme papier dans les cas où ils seront obligés de le faire (§ 2, alinéa 2). »

## **Article 13**

### **Chargement et déchargement de la marchandise**

#### **Modification proposée du Rapport explicatif uniquement**

#### **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<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (Genève, 12 juin 2013), une question a été posée sur l'Appendice I, 6<sup>e</sup> 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'explicitier, lors de la 3<sup>e</sup> 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.