



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

**CIM 1
02.12.2014**

**Doc. de séance
Sitzungsdok. 1
Meeting room doc.**

FR seulement

Groupe de travail « Révision des RU CIM » - Berne, le 9 décembre 2014

**Proposition de modification de l'art. 6 de la CIM et du Rapport explicatif concernant
l'article 13 CIM**

Document de la Belgique

Résumé : La Belgique est d'accord avec la proposition de modification de l'article 6a de la CIM. Elle propose cependant une petite modification du Rapport explicatif relatif à l'article 6a afin de faire référence au RID. Concernant la modification du Rapport explicatif relatif à l'article 13 CIM, la Belgique confirme sa position de rejet de cette modification.

ARTICLE 6a

Introduction

Lors du Groupe de travail « RU CIM » de la COTIF du 09/12/2014, le document « Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM) », ci-joint, sera discuté, notamment la modification de l'art. 6 de la CIM relatif au format de la lettre de voiture.

Il s'agit de remplacer l'article 6, § 9, actuel :

« 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. ».

Par un nouvel article 6a :

« *Forme de la lettre de voiture*

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

§ 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.*

§ 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.

§ 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.

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

Position belge

Suite à une consultation menée au sein du secteur ferroviaire belge, **la Belgique marque son accord avec la proposition de rédaction de l'article 6a.**

Elle réaffirme cependant la nécessité de maintenir le § 5 de l'article 6a relatif à la possibilité pour les parties au contrat de transport d'utiliser le papier.

Concernant le document CIM 1/2 Add.1, la Belgique souhaiterait cependant faire une proposition de modification du Rapport explicatif relatif à l'article 6a § 5, afin d'y intégrer une référence au RID.

Le RID prévoit en effet, en son article 5.4.0.2, que :

« *Il est admis de recourir aux techniques de traitement électronique de l'information (TEI) ou d'échange de données informatisées (EDI) pour faciliter l'établissement des documents ou les remplacer, à condition que **les procédures utilisées** pour la saisie, le stockage et le traitement des données électroniques **permettent de satisfaire, de manière au moins équivalente à l'utilisation de documents sur papier, aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données en cours de transport.** ».*

Il semble important d'assurer la compatibilité entre l'exigence du RID relative à la disponibilité des données en cours de transport et la nouvelle disposition de l'article 6a des RU CIM, qui prévoit l'utilisation de la lettre de voiture électronique.

En conséquence, la Belgique propose de compléter comme suit le Rapport explicatif relatif à l'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. **Cet article est de plus sans préjudice de l'article 5.4.0.2 du RID qui impose la disponibilité des données en cours de transport.** ».*

ARTICLE 13

Introduction

Le document CIM 1/2 Add.1 comprend une proposition de modification relative au Rapport explicatif portant sur l'article 13 CIM.

Cette proposition vise à insérer ans le rapport explicatif un nouvel alinéa 6 rédigé comme suit :

« 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. ».

La justification de cette modification repose sur la volonté de préciser l'étendue de la responsabilité de l'expéditeur pour les conséquences d'un chargement defectueux de sa part, et d'explicitier l'articulation de cette responsabilité avec l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de veiller à la circulation en sécurité du train.

Position belge

La Belgique rejette la proposition de modification du Rapport explicatif relatif à l'article 13, § 2, CIM, car cette proposition aurait pour impact d'augmenter la responsabilité des transporteurs en leur imposant de s'assurer qu'ils sont "en mesure de détecter toute anomalie de chargement manifeste".

En effet, le principe est que, pour un wagon, le responsable du chargement est l'expéditeur, qui assume toutes les conséquences d'un chargement defectueux, et non le transporteur.

Selon la Belgique, cet ajout dans le Rapport explicatif aurait donc pour effet d'imposer une lecture non-conforme à la rédaction de l'article 13 CIM lui-même, mais aussi de créer une insécurité juridique due au risque que, en cas d'accident, le responsable d'un mauvais chargement cherche à se défaire de sa responsabilité en démontrant que l'entreprise ferroviaire aurait dû détecter une anomalie de chargement manifeste. Ce dernier concept n'étant par ailleurs par défini, l'insécurité juridique demeure.