



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 »

1^{re} session

Compte-rendu

Berne, 9 décembre 2014

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la session
2. Élection du Président
3. Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)
4. Divers
5. Premières réflexions sur l'adaptation des montants maxima d'indemnisation
6. Date et lieu de la prochaine session

AVANT-PROPOS

La 25^e session de la Commission de révision qui s'est tenue à Berne les 25 et 26 juin 2014 a décidé de créer un groupe de travail de la Commission de révision, chargé de préparer une révision des RU CIM portant en particulier sur les dispositions raisonnables à mettre en place concernant la lettre de voiture électronique.

Ce groupe de travail fera valider ses propositions par procédure écrite par la Commission de révision.

DÉLIBÉRATIONS DE LA 1^{re} SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL CIM DE LA 25^e SESSION DE LA COMMISSION DE RÉVISION

Présidence : OTIF, M. del Olmo, Chef du service juridique

1. Ouverture de la session

Le **SG** ouvre la session et souhaite la bienvenue aux délégations des États, à la représentation de la Commission européenne ainsi qu'aux représentants des associations internationales.

En application de l'article 20 du Règlement intérieur (RI) de la Commission de révision, le chef du service juridique constate que le quorum n'est pas atteint pour cette session du Groupe de travail et que pour ce motif, les décisions vont être prises à titre indicatif.

En effet, seuls quatre États membres sont représentés à la réunion alors que la présence d'au moins 22 États est nécessaire pour adopter valablement des décisions.

DE objecte qu'il n'existe de toute façon pas de quorum pour le groupe de travail, étant donné qu'il ne peut prendre de décisions contraignantes.

2. Élection du Président

Le **SG** invite les délégués des États participants à la réunion à élire une personne à la présidence de cette session. Aucune proposition n'est faite de la part des délégués et le **SG** propose **M. del Olmo**, chef du service juridique pour présider ladite réunion.

Les représentants des États membres et **M. del Olmo** sont d'accord.

M. del Olmo prend la Présidence.

3. Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)

Les délégations ont reçu les documents suivants :

- Doc. CIM 1/2 – Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)
- Doc. CIM 1/2 Add.1 – Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM)
Document explicatif et suggestions d'ajouts au Rapport explicatif
- Doc. de séance CIM 1 – Document de la Belgique sur la « Proposition de modification de l'art. 6 de la CIM et du Rapport explicatif concernant l'article 13 CIM »
- Doc. CIM 1/4 – Prises de position des organisations et associations internationales intéressées.

- Doc. CR 25/5 Add.2 – Révision partielle de l'Appendice B (RU CIM) – Suggestions de modification proposées par l'Association internationale des tarifeurs (IVT)

Sur la base du document CIM 1/2, le Président résume dans une présentation les propositions de modification de certains articles des RU CIM.

a. Article 6 (Contrat de transport)

La modification consiste à remplacer, à l'article 6, § 7, le terme « Communauté européenne » par « Union européenne ».

Les États membres et les associations professionnelles approuvent cette modification.

b. Article 6a (Forme de la lettre voiture)

Après les présentations et les commentaires du Secrétariat sur la proposition de modification de l'article 6a, **RS** indique que ses instances nationales sont en train de rédiger une nouvelle loi ferroviaire en reprenant les principes de l'article 6a et qu'elle est par conséquent tout à fait d'accord avec la modification proposée.

La **Commission européenne** signale qu'à l'époque de la 25^e Commission de révision en juin 2014, l'Union européenne n'avait pas encore pu se décider sur cette question qu'elle trouvait prématurée et qui pouvait être non conforme avec le droit communautaire et en particulier le droit douanier. Maintenant que des sessions de travail ont eu lieu entre la Commission européenne, les parties prenantes et l'OTIF, la rédaction de l'article 6a et les ajouts au rapport explicatif satisfont aux besoins des douanes et des autres instances de la Commission européenne.

Concernant l'article 6a, **DE** présente des réserves, qui sont soutenues par **AT**. Les modifications ne sont pas nécessaires étant donné que l'article 6, § 9, offre déjà la possibilité d'utiliser la lettre de voiture électronique. Le principe de l'équivalence fonctionnelle ne peut être abandonné. Un document électronique n'assurant pas les fonctions de la lettre de voiture, en particulier les fonctions de preuve, de blocage et de quittance, ne peut être appelé « lettre de voiture ». Il serait prématuré de prescrire comme règle la procédure électronique avant que la définition précise des procédures techniques n'ait avancé (interopérabilité électronique). Le rapport règle-exception existant ne devrait pas être renversé tant que l'enregistrement électronique ne remplit pas les fonctions d'une lettre de voiture et que le procédé pour son établissement est laissé à la convention des parties. L'article 6, § 2, est en contradiction sur ce point avec l'article 6a, § 5. Il manque une disposition de repli pour le cas où les parties n'ont pas convenu d'un procédé d'enregistrement électronique. Étant donné que l'article 6a ne définit pas de procédé standard, la forme papier doit rester la règle en l'absence d'un accord entre les parties.

Le **CIT** note que les solutions techniques se sont beaucoup développées ces derniers temps chez les transporteurs ferroviaires ainsi qu'au sein de l'ERA. Les entreprises de transport ferroviaire soutiennent cette modification pour des raisons opérationnelles et techniques, et pour tenir compte du droit douanier. Elles demandent aux États membres de l'OTIF de la soutenir également.

Les **IVT** sont d'avis qu'il faudrait faire le nécessaire pour que les inscriptions sur le document électronique soient les mêmes que sur le document papier.

Pour le **Secrétariat**, l'article 6a est clair : il s'agit de droit supplétif, qui doit dans tous les cas se conformer aux prescriptions de droit public. Le **Secrétariat** répond aussi à **DE** sur la question du principe de l'équivalence fonctionnelle et la volonté de donner la primauté donnée à la lettre de voiture électronique. Il insiste sur le fait que la définition précise des procédures techniques pourra être prise en charge, comme la lettre de voiture papier, par les associations internationales de transporteurs comme en dispose l'article 6 § 8.

DE souligne qu'elle n'est pas contre le progrès ni contre les documents électroniques, les deux avançant déjà jusqu'ici sur la base de l'article 6, § 9. Il ne faudrait selon elle rien modifier au principe de l'équivalence fonctionnelle qu'il contient.

Encore une fois, **RS** soutient la modification proposée. **BE** appuie aussi cette modification comme le montre le document de séance 1.

DE propose de reprendre la disposition de l'article 6, § 9, sur l'équivalence fonctionnelle dans l'article 6a.

Le **CIT** propose deux variantes avec des ajouts à l'article 6a, § 1 et 2, pour tenir compte de l'équivalence fonctionnelle et prioriser le paragraphe 5 du même article. Le **Secrétariat** soutient cette suggestion. **DE** et **AT** expliquent que la proposition concrète doit d'abord être examinée en détail avant qu'une position puisse être présentée.

Le **CIT** propose d'envoyer les deux suggestions dûment traduites à tous les États membres de l'OTIF.

La **Commission européenne** pense que l'inclusion de l'équivalence fonctionnelle ne doit pas poser des problèmes à l'UE et au droit de l'Union.

Le **Secrétariat** propose de maintenir le principe de l'équivalence fonctionnelle et que le groupe de travail applique une procédure d'approbation tacite : dans le cas où les États membres ne se prononcent pas, la disposition est réputée conforme.

Pour **DE** la simple reprise de l'équivalence fonctionnelle n'est pas suffisante, elle propose que les exigences techniques essentielles soient définies dans le texte.

Le **Secrétariat** et le **CIT** répondent qu'à leur avis, ces questions ne doivent pas être réglées explicitement dans les CIM et que les dispositions de l'article 6 § 8 suffisent.

DE continue à avoir des réserves sur le fait de laisser aux parties le soin de déterminer le procédé, comme le prévoit l'article 6a, § 5. Si elles n'en déterminent pas, il y a un vide juridique.

Le **SG** de l'OTIF tranche la question en disant que le Secrétariat va se pencher sur la question de l'équivalence fonctionnelle et prend acte des réserves de **DE**. Il demande aux États membres s'ils veulent que le groupe de travail se réunisse à nouveau sur cette question, ou si une procédure écrite est suffisante.

DE soutient que la modification ne paraît pas encore aboutie et elle se réserve encore le droit de faire des modifications. Une nouvelle réunion du groupe de travail est nécessaire pour mener les débats les plus larges possibles, ce qui ne peut être fait dans le cadre d'une procédure écrite.

En conséquence, il est conclu que l'OTIF proposera un nouveau libellé de l'article 6a après une concertation avec les parties prenantes et les États membres les plus intéressés, pour permettre aux États membres et aux parties prenantes de s'exprimer lors d'une nouvelle réunion du groupe de travail. Le calendrier de ces futures étapes est précisé au point 5.

c. Article 18 et 19 :

Le **chef du service juridique** introduit et explique aux participants la modification proposée qui consiste en la suppression du droit de disposition, pour le remplacer par la possibilité de modifier le contrat de transport.

DE émet des réserves sur les modifications proposées. Il lui paraît inutile de modifier le titre puisque l'expression « droit de disposer de la marchandise » est couramment utilisée dans la pratique. La modi-

fication au § 1 n'apporte pas davantage de clarté juridique et s'éloigne à nouveau de la terminologie utilisée en droit du fret routier. Pour la modification du § 3, il faudrait clarifier comment l'on doit procéder en pratique eu égard à l'article 19, § 1, (présentation du duplicata de la lettre de voiture) et si l'expéditeur doit conserver le droit de disposer de la marchandise lorsque l'envoi entre sur le territoire d'un État de transit.

Le **Président** et le **Secrétariat** insistent encore une fois sur la pertinence de cette modification qui correspond à une demande de longue date des entreprises de transport.

RS est en faveur des nouvelles formulations proposées. Le **CIT** est aussi en faveur de cette modification.

L'**IVT** convient que c'est à destination que l'acheteur peut disposer de la marchandise.

Il n'est pas possible de trouver un consensus sur cette modification, qui sera rediscutée lors du prochain groupe.

d. Article 22

D'après les informations données aux participants par le président, la modification proposée consiste à remplacer le mot « expéditeur » à l'article 22, § 6, par « ayant droit », car ce changement demandé par les entreprises de transport couvre beaucoup mieux leur manière de travailler quand il existe un empêchement au transport ou à la livraison.

Pour **DE**, le remplacement de l'expéditeur par l'ayant-droit soulève de nouveaux problèmes du fait de la modification proposée pour l'article 18. Elle se demande en particulier ce qu'il se passe quand il existe un empêchement au transport sur le territoire du pays de destination : avec « ayant droit », il faudrait alors, malgré l'existence d'un obstacle à la livraison, renvoyer la marchandise au destinataire et non à l'expéditeur.

Le **CIT** précise que cette question est déjà résolue par l'article 20 et que c'est le transporteur qui dispose quoi faire.

DE émet des réserves contre ce nouveau libellé car il lui semble que des contradictions peuvent apparaître avec les articles 20 et 21 qui parlent de l'expéditeur et du destinataire et non de l'ayant droit.

Le **CIT** et le **Secrétariat** plaident encore une fois en faveur de cette modification et sont d'accord avec l'élargissement du cercle pour ne pas renvoyer la marchandise exclusivement à l'expéditeur car le concept de l'ayant droit est plus général.

Il n'est pas possible de trouver un consensus sur cette modification, qui sera rediscutée lors du prochain groupe.

e. Article 42

Le **Président** présente la modification proposée à l'article 42. Un procès-verbal de constatation doit être remis gratuitement à l'ayant droit en cas d'avarie, etc., et il est logique et pertinent qu'en cas d'adoption de l'article 6a, le procès verbal soit aussi établi sous forme d'enregistrement électronique des données.

DE émet des réserves pour les mêmes motifs que pour l'article 6a ; il manque là encore des dispositions sur les conditions relatives à l'enregistrement électronique des données et quant à savoir quand et comment il est transmis. S'il n'y a, en particulier, aucune garantie que toute modification ultérieure est exclue, le procès-verbal de constatation perdra de son importance dans l'appréciation souveraine des preuves lors du procès. Il faut résoudre la question de la modification de l'article 6a avant de reprendre les discussions sur la modification proposée. L'**IVT** et **AT** sont d'accord avec **DE**.

Le **CIT** plaide pour la modernité et l'avenir des entreprises de transport, en appuyant cette proposition. Il ne faut pas mélanger les questions de preuve avec la nécessité ou non de cette proposition.

Le **Secrétaire général** tranche la question en proposant d'inclure l'équivalence fonctionnelle à l'article 6a (Forme de la lettre de voiture) pour trouver un consensus.

Pour le Rapport explicatif

f. Ad article 6, § 2, article 6a, § 5, et articles 21, 43 et 44 des CIM

Étant donné que les propositions de modification des articles renvoyant à la lettre de voiture électronique n'ont pas pu soulever de consensus, le **Secrétaire général** estime qu'il ne faut pas traiter ces ajouts au rapport explicatif.

Le **Président** lit en session les commentaires de BE (doc. de séance 1) afin qu'ils soient interprétés dans les autres langues de travail. BE est d'accord avec toutes les modifications proposées par le Secrétariat. À l'article 6a, § 5, du rapport explicatif, elle souhaite faire une référence au RID en signalant que cet appendice impose l'obligation de disposer des données au cours de transport.

DE et **AT** expliquent que la proposition concrète doit d'abord être examinée en détail avant qu'une position puisse être présentée.

Le **Président** informe les participants des ajouts aux articles 21, 43 et 44 du rapport explicatif.

DE et **AT** émettent les mêmes réserves que pour l'article 6a.

g. Ajout proposé au rapport explicatif au sujet de l'article 13 des RU CIM

Le **Secrétaire général** introduit cette proposition en signalant que c'est une conséquence des questions traitées lors des réunions du groupe de travail CUV pendant l'année 2014. La question qui se posait, à l'initiative de la **CER**, était de voir quelles étaient la responsabilité de l'expéditeur en termes de chargement et la responsabilité de l'entreprise de transport en terme de contrôle du chargement, pour déterminer la responsabilité quant au bon chargement du wagon.

DE et **AT** émettent de réserves contre cette modification car il n'est pas nécessaire d'insérer un tel ajout : les entreprises de transport doivent assurer la sécurité de l'exploitation et non les expéditeurs. Tout comme le **CIT**, **BE** (document de séance 1) n'est pas d'accord avec l'ajout proposé.

Il n'est pas possible de trouver un consensus sur cette modification, qui sera rediscutée lors du prochain groupe.

Avant de conclure avec ce point de l'ordre du jour, le **Président** présente le document avec les suggestions faites par l'**IVT** pour la 25^e session de la Commission de révision. Ces suggestions ne sont soutenues par aucun État membre.

4. Divers

Aucune suggestion n'est faite à cet égard.

5. Premières réflexions sur l'adaptation des montants maximaux d'indemnisation

Le **Secrétaire général** présente le document CIM 1/3 du 30.9.2014. Le **Secrétaire général** présente aussi des tableaux correspondants à l'évolution du DTS depuis l'adoption du Protocole de Vilnius et les taux d'inflation cumulés dans la zone euro de 1999 à 2014. Selon ces calculs, le montant des in-

demnissions aurait dû augmenter de 20 % entre 1999 et 2014 si une clause d'indexation avait été retenue. Le Secrétaire général n'est pas en faveur d'une modification étant donné que les autres conventions des autres modes de transport n'ont pas non plus de clauses d'indexation.

DE et **AT** sont d'avis de s'inspirer de la Convention de Montréal et de privilégier des augmentations régulières mais modérées, en passant de 17 DTS à 19 DTS, par exemple, et en évitant les variations brutales.

GB (document de séance 2) pense qu'il faut rapprocher les limites de responsabilité des RU CIM de celles de la CMR.

Le **Secrétaire général** insiste sur le fait que ce n'est pas son intention de modifier tout de suite les montants maximaux d'indemnisation. La présentation visait seulement à montrer l'effet qu'aurait eu une clause d'indexation depuis 1999, à savoir une hausse de 20 %. À son avis, c'est un sujet général qui devrait être traité pour tous les appendices à la COTIF qui prévoient des limites de responsabilité (CIM, CIV, CUI) et faire l'objet d'études économiques sérieuses.

L'**IVT** est en faveur d'une augmentation à 19 DTS.

RS et le **CIT** sont contre une augmentation. Le **CIT** informe que les entreprises de transport ferroviaire sont déficitaires, que la concurrence avec la route est énorme et qu'il est impossible d'accepter des augmentations car la route a des montants maximaux plus bas.

Le Secrétaire général conclut qu'il n'y a pas de consensus sur cette question et que si les États membres souhaitent poursuivre son examen, il faudrait doter l'OTIF des moyens nécessaires pour réaliser une véritable étude d'impact économique à ce sujet.

Il est donc nécessaire d'avoir un avis plus large des États membres à ce sujet. La question de l'opportunité de lancer une étude pourrait être discutée au sein du CA.

6. Prochaines étapes

Après des explications de la **Commission européenne** concernant ses contraintes de délai, les participants trouvent un consensus pour une nouvelle session du groupe de travail et fixent avec le **Secrétariat** les échéances suivantes :

18 décembre 2014 – Convocation de la 2^e session du Groupe de travail RU CIM pour le 18 mars 2015.

7 janvier 2015 – Envoi des modifications sur l'article 6a des RU CIM

9 février 2015 (au plus tard) – Envoi du PV provisoire aux participants de la 1^{re} session

17 février 2015 (1 semaine après) – Envoi du document modifié une nouvelle fois pour tenir compte des prises de positions

18 mars 2015 – 2^e session du Groupe de travail « RU CIM »

30 mars 2015 – Début de la procédure écrite auprès de la Commission de révision.

20 avril 2015 – Fin de la procédure écrite.

ANNEXE :

– Liste des participants