



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 »

2^e session

Compte-rendu

Berne, 18 mars 2015

Ordre du jour

1. Ouverture de la session
2. Élection du Président
3. Révision partielle des RU CIM

Délibérations

1. Ouverture de la session

Monsieur Davenne, Secrétaire général, ouvre la session et souhaite la bienvenue aux délégations des États membres et des organisations et associations internationales présentes à la 2^e session du groupe de travail « RU CIM », mandaté par la Commission de révision (25^e session, 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. Il attire tout spécialement l'attention des délégations sur les délais assez serrés. En effet, les propositions de révision des RU CIM retenues par le groupe de travail seront tout d'abord à faire valider par procédure écrite par la Commission de révision. Cette procédure devra être lancée le 30 mars 2015 ; elle prendra fin le 20 avril 2015. Les propositions devront ensuite être soumises à l'Assemblée générale pour qu'elle puisse en traiter. Or, conformément aux souhaits exprimés par la Commission européenne lors de la 25^e session de la Commission de révision, ces propositions devront être envoyées au plus tard le 15 mai 2015.

2. Élection du Président

Le **groupe de travail** élit la Belgique, en la personne de Mme Clio Liégeois (Belgique), à la présidence de cette session.

Mme Liégeois prend la présidence.

3. Révision partielle des RU CIM

- Doc. CIM 2/1 – Prises de position des États membres, des organisations et associations internationales intéressés et nouvelle proposition du Secrétariat de l'OTIF sur la rédaction du nouveau article 6a des RU CIM et de modification de l'article 6, § 9, des RU CIM.
- Doc. CIM 2 - Position de la délégation allemande sur la proposition modifiée du Secrétaire général de l'OTIF du 10 février 2015 (document CIM 2/1)
- Doc. CIM 2 – Position du consultant, M. Freise, sur la proposition du Secrétariat de l'OTIF du 10 février 2015 portant sur la modification des dispositions des CIM sur la lettre de voiture électronique
- Doc. CIM 2 - Position belge en vue de la réunion du groupe de travail RU CIM du 18 mars 2015 concernant l'article 6(a) §1^{er}

En réponse à une question de la **Présidente** sur le statut du consultant, M. Freise, **DE** précise que ce consultant a envoyé sa position sur les nouvelles propositions de modifications des CIM à la demande du SG. Cette position est celle d'un consultant indépendant ; elle n'a pas été coordonnée avec DE. Pour que M. Freise puisse toutefois participer à cette session du Groupe de travail CIM, DE a accepté qu'il fasse partie de sa délégation.

a) Article 6a - Forme de la lettre de voiture

Avant d'entrer dans les discussions sur le fond, la **Commission européenne** souhaite faire part de deux préoccupations d'ordre général. Lors de la 25^e session de la Commission de révision, l'UE était d'avis qu'il était peut-être prématuré de donner la priorité à la lettre de voiture électronique, puisque la législation actuelle de l'UE n'offrait pas de base juridique pour fournir sous forme électronique les documents qui doivent accompagner les marchandises à caractère sanitaire ou phytosanitaire. Or, le cadre législatif de l'UE n'a pas encore évolué sur ces points. La Commission européenne ne peut donc

pas exclure que la position de l'UE sera la même si des propositions en ce sens étaient soumises à l'Assemblée générale. Par ailleurs, et bien qu'il était prévu de le mentionner dans le rapport explicatif, la DG SANCO souhaiterait qu'il soit précisé dans le texte même du § 1 que la lettre de voiture électronique et les documents d'accompagnement sont établis sous forme électronique à la condition que les dispositions de droit public n'imposent pas des procédures écrites, ce qui est en particulier le cas pour des documents d'accompagnement comme les certificats sanitaires et phytosanitaires.

Pour ce qui est de la deuxième préoccupation exprimée par la Commission européenne, **DE** est d'avis que l'ajout souhaité par la GD SANCO est superflu, l'article 2 des RU CIM stipulant explicitement que les dispositions de droit public et notamment les prescriptions du droit douanier et celles relatives à la protection des animaux doivent l'emporter. Quant au reste, **DE** reste très réservée sur les modifications proposées et la priorité à accorder à la lettre de voiture électronique. Lorsque des documents sont établis sous forme papier, les parties ne doivent pas convenir d'un procédé pour définir ce que l'on entend par « papier » (composantes, grammage, etc.). Il n'en va pas de même pour les documents électroniques, qui ne sont pas définis. Le législateur international peut laisser aux parties le soin de les définir, à condition de leur dire comment elles peuvent le faire, l'équivalence fonctionnelle devant être garantie. Il peut aussi les définir lui-même. Il existe là un réel besoin de réglementation. Si le législateur international opte pour la première solution, il doit aussi s'interroger sur les conséquences dans le cas où les parties ne conviennent ni de procédés techniques d'enregistrement et de traitement des données utilisables par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport (§ 1 de la proposition), ni d'établir une lettre de voiture et les documents d'accompagnement sous forme papier (§ 2 de la proposition). Si elles ne peuvent se mettre d'accord ni sur l'un ni sur l'autre, elles n'auront pas le droit de demander qu'une lettre de voiture soit établie. Or selon le droit actuellement applicable (article 6, § 2 des RU CIM), l'expéditeur, ou selon le cas le transporteur, a ce droit, ce qui est dans l'intérêt des parties pour prouver le contenu du contrat de transport.

Les propositions soumises suscitent aussi quelques réserves de la part de **RS** en ce qu'elles conduiraient à une plus grande insécurité juridique, la lettre de voiture étant un élément de preuve du contrat de transport. Par ailleurs, **RS** ne comprend pas bien pourquoi ces propositions contiennent une règle et une exception. Le projet de loi examiné actuellement en Serbie prévoit la possibilité d'établir soit une lettre de voiture papier soit une lettre de voiture électronique.

Le **SG** partage l'avis de **DE**. Il faut en effet mettre en place des procédés. Cependant, ceci n'est évident ni pour la lettre de voiture papier ni pour la lettre de voiture électronique. Il appartiendra au secteur de les mettre en place. Les dispositions existantes pour les autres modes de transport, comme l'e-CMR, sont des dispositions d'extrêmement haut niveau. L'article 5 de l'e-CMR pourrait ainsi être pris comme base pour préciser les éléments essentiels nécessaires pour les procédés d'enregistrement des données électroniques (v. p. 3 du doc. CIM 2/1). Ceci étant, une question reste encore ouverte, à savoir si c'est le bon moment d'avoir une disposition comme l'article 6a proposé.

FR est favorable à la nouvelle rédaction proposée pour l'article 6a qui permet d'anticiper le futur. En ce sens, la question de la priorité à accorder aux documents électroniques est incontournable. La proposition ne bouleverse par ailleurs pas complètement les rapports entre les parties au contrat de transport, puisqu'il sera toujours possible de recourir à la lettre de voiture papier.

BE partage l'avis de **FR**. Les grandes entreprises ferroviaires actives en Belgique sont favorables à un retournement du principe et de l'exception relatif à la lettre de voiture électronique. Le texte discuté aujourd'hui doit aider les parties contractantes à se mettre d'accord, dans le but de servir leurs intérêts. Le secteur fait intensivement usage de la lettre de voiture électronique en Belgique. Le système d'échange de données « Raildata » développé par l'UIC est déjà utilisé par 18 membres ; il a été développé sous la pression de l'UE, à travers le projet « e-RailFreight ». Il est donc nécessaire d'avoir une base juridique forte pour cette lettre de voiture électronique. L'article 6a est une première solution pour apporter plus de sécurité juridique à la lettre de voiture électronique. La proposition du **SG** d'avoir un § 1b), s'inspirant de l'article 5 de l'e-CMR, pourrait constituer une piste de réflexion pour

répondre à la préoccupation de DE. Quant à la question soulevée par la DG SANCO, elle pourrait être résolue par une référence à l'article 2 des RU CIM, dans le texte même du § 2 des propositions. Ce § 2 pourrait aussi indiquer les trois hypothèses dans lesquelles il faudrait établir une lettre de voiture papier, à savoir lorsque les parties ne s'accordent pas sur une version électronique, lorsqu'elles décident mutuellement d'avoir recours à la version papier et lorsque les prescriptions de droit public l'emportent.

DE souligne une fois de plus que, vu sous l'angle des RU CIM, la lettre de voiture remplit plusieurs fonctions (fonctions de preuve, de quittance, de blocage). Il est certes déjà fait usage de lettres de voitures électroniques, mais seules des entreprises ferroviaires sont membres du système « Raildata ». Les expéditeurs et les destinataires ne font pas parties de ce système et DE n'acceptera pas de contraindre les parties au contrat de transport à y adhérer et à utiliser une lettre de voiture électronique, ce d'autant plus que le secteur est en mesure de mettre la lettre de voiture électronique en œuvre sur la base des dispositions actuelles des RU CIM.

Les **délégations** s'accordent pour dire que le sujet de la lettre de voiture électronique est incontournable, mais qu'il reste un certain nombre d'interrogations. Il faudra plus de temps pour les examiner que ne le permettent les actuels délais très serrés. Dans l'intervalle, le CIT est invité à consulter ses membres pour qu'ils examinent et définissent les différents éléments nécessaires. Pour autant, la proposition de la Présidente – visant à indiquer les trois hypothèses dans lesquelles il faudrait établir une lettre de voiture papier – et l'inclusion dans le texte de l'article 5 de l'e-CMR sont considérés comme des pistes d'amélioration pertinentes.

Le **CIT** précise que les grandes entreprises ferroviaires vont mettre en place des plates-formes électroniques qui leur permettront d'agir de concert avec leurs clients. Il consultera ses membres et poursuivra l'examen de la situation, à commencer par les exigences fonctionnelles. Le CIT pense être en mesure de faire rapport en 2016 sur ce qu'il sera possible de faire au niveau du secteur en 2016, et sur ce que la lettre de voiture électronique devrait contenir, sur la base des enseignements opérationnels.

Le **SG** retient de ces discussions que le groupe de travail est d'avis qu'il est prématuré de retenir des propositions de modification concernant la lettre de voiture électronique. Il propose de ne retenir que la modification rédactionnelle, rendue nécessaire à l'article 6, § 7, des RU CIM, qui consiste à remplacer « **Communauté européenne** » par « **Union européenne** » pour tenir compte de la nouvelle dénomination de la Communauté européenne depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne. Cette modification rédactionnelle sera soumise à la Commission de révision dans le cadre d'une procédure écrite. Il suggère par ailleurs de continuer à discuter sur les modifications proposées. Celles-ci pourront servir de base aux discussions futures. Le SG présentera par ailleurs à l'Assemblée générale un rapport sur les conclusions auxquelles ce groupe de travail est parvenu et sur la nécessité de mettre en place un groupe de travail du Secrétaire général qui poursuivra les discussions sur la lettre de voiture électronique une fois que le secteur aura procédé à un nouvel examen notamment des exigences fonctionnelles de la lettre de voiture électronique.

À l'issue des discussions, le **groupe de travail** retient la modification rédactionnelle de l'article 6, § 7, des RU CIM, qui sera soumise pour adoption à la Commission de révision dans le cadre d'une procédure écrite.

Il retient également, à la suite de la proposition constructive de la Présidence, le texte suivant qui doit encore faire l'objet d'un examen approfondi, mais qui pourra servir de base aux réflexions futures dans un groupe de travail du Secrétaire général qui se réunira probablement en 2016 :

« § 1 La lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sont établis sous forme d'enregistrement électronique des données. À cet effet, les parties au contrat de transport sont tenues de définir une procédure technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport.

- § 2 Sous réserve du § 1, les parties au contrat de transport peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement sous forme papier, si elles ne peuvent trouver un accord tel que visé au § 1, si elles en conviennent ainsi, ou si elles en ont l'obligation en application de l'article 2.
- § 2b La procédure employée pour l'enregistrement et le traitement des données doit contenir en particulier :
- a) la méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;
 - b) la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ;
 - c) la façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;
 - d) les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ;
 - e) les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.
- § 3 Le procédé employé pour l'enregistrement et le traitement des données doit être équivalent du point de vue fonctionnel à la forme papier, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.
- § 4 Le procédé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement électroniques doit garantir l'intégrité et la fiabilité des indications qu'ils contiennent à compter du moment où ils ont été établis.
- § 5 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.
- § 6 La lettre de voiture électronique doit être authentifiée par les parties au contrat de transport.
- L'authentification est effectuée au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. »

Il ressort également des discussions qu'il conviendra, dans les réflexions futures, de se fonder sur les dispositions de l'e-CMR et qu'il faudra également examiner si l'article 6, § 8, des RU CIM doit être complété par un ajout qui préciserait que les associations internationales des transporteurs se mettent d'accord sur les procédés d'enregistrement électronique des données.

Il appartiendra aux organisations internationales des transporteurs, et en l'occurrence au CIT, de préciser ce qui sera utile et nécessaire en pratique pour que les parties puissent se mettre d'accord sur des procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données électroniques utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport.

b) Article 42 - Procès-verbal de constatation

Le **groupe de travail** s'accorde pour dire que les considérations retenues pour la lettre de voiture électronique doivent aussi servir de base aux discussions futures sur la priorité à accorder au procès-verbal de constatation sous forme électronique.

c) Article 18 – Droit de disposer de la marchandise

DE explique ses réserves au sujet de la modification proposées à l'article 18, § 3. En effet, ni l'expéditeur, ni le destinataire ne sont en mesure de déterminer le moment précis où l'envoi entre dans le territoire du pays de destination. Seul le transporteur dispose de cette information. En d'autres termes, celui dont la responsabilité pourrait être engagée, à savoir le transporteur, pourrait s'exonérer par une information dont il est le seul à disposer. Les discussions dans le cadre de la CEE/ONU sur un nouvel instrument juridique uniforme pour le transport ferroviaire eurasiatique de marchandises ont certes montré que la disposition actuelle des CIM n'était peut-être pas très heureuse, mais qu'elle ne causait pas de torts et qu'il fallait prendre le temps nécessaire à la réflexion avant de la modifier.

Le **CIT** confirme que les discussions au sein de la CEE/ONU éclairent cette question sous un nouveau jour. Le CIT en discutera dans un groupe de travail et suggère de ne pas modifier l'article 18, § 3, des RU CIM pour le moment.

Le **groupe de travail** s'accorde pour dire que la modification de l'article 18, § 3, des RU CIM est reportée en attendant que les discussions engagées dans le cadre de la CEE/ONU apportent plus de clarté sur la question et que le secteur procède à un examen supplémentaire.

d) Ajout proposé au rapport explicatif au sujet de l'article 13 des RU CIM

BE est opposée à cette modification, qui risque d'imposer une responsabilité accrue pour le transporteur.

DE et **RS** soutiennent la position de **BE** et **FR** émet une réserve d'examen sur cet ajout.

Le **groupe de travail** s'accorde pour dire que l'ajout proposé n'est pas retenu.

Le **SG** souligne que cette question avait aussi été examinée par la Commission d'experts techniques (CTE). Elle reviendra certainement devant la CTE, car il s'agit d'une vraie question en termes de sécurité juridique pour les entreprises ferroviaires.

DE (consultant) remarque qu'il ne s'agit pas seulement d'une question technique et que les experts juridiques devraient être consultés avant toute décision définitive. Tout ce qui touche à la responsabilité est en effet une question qui demande une expertise juridique en droit privé.

DE ajoute qu'elle part du principe que la CTE ne discutera pas des RU CIM et ne se penchera pas sur le droit du contrat de transport, mais sur des questions relevant de prescriptions de droit public.

Le **SG** confirme que les experts juridiques seront consultés et que la CTE ne discutera pas des RU CIM. Cette question est toutefois à la frontière des deux réglementations ; il faudra effectivement mettre en place un véritable travail interdisciplinaire.

Annexe : Liste des participants



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

2^{ème} session Groupe d'experts RU CIM
2. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CIM
2nd session of the Working group CIM UR
(Berne, Bern, 18.03.2015)

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

Mme/Fr./Ms G. Beate **Czerwenka**

Ministerialrätin, Referatsleiterin
 Bundesministerium der Justiz und für
 Verbraucherschutz
 Referat III A 4, Recht der Handelsgeschäfte,
 Transportrecht
 Mohrenstrasse 37
 10117 Berlin
 Deutschland

 +49 (30) 185809314
 Fax +49 (30) 185809339
 E-mail czerwenka-be@bmjv.bund.de

Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Rainer **Freise**

Consultant
 Bessunger Straße 29
 64285 Darmstadt
 Deutschland

 +49 (0) 6151-504 60 39
 Mobile +49 (0) 160-974 29 523
 Fax +49 (0) 6151-660 71 58
 E-mail rhfreise@t-online.de

Autriche/Oesterreich/Austria

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies

Belgique/Belgien/BelgiumMme/Fr./Ms Clio **Liégeois**

Attaché juriste
 SPF Mobilité et Transports
 Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Reglementation
 City Atrium
 Rue du Progrès 56
 1210 Bruxelles
 Belgique

 +32 (2) 277 36 08
 Fax +32 (2) 277 40 47
 E-mail clio.liegeois@mobilite.fgov.be

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Mafal **Thiam**

Expert, Chargé de mission conventions
 internationales
 Ministère de l'écologie, du développement
 durable et de l'énergie
 Direction générale des infrastructures, des
 transports et de la mer
 Direction des services des transports
 Bureau de la régulation ferroviaire
 Tour Sequoia
 92055 Paris-La Défense Cedex
 France

 00 33 1 40 81 78 75
 Fax
 E-mail mafal.thiam@developpement-
 durable.gouv.fr

Luxembourg

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

Serbie/Serbien/SerbiaMme/Fr./Ms Branka **Nedeljković**

Head of the Department for Regulatory Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS-11000 Belgrade

 +381 (11) 362 23 10

Mobile +381 (63) 654 0 38

Fax +381 (11) 361 82 91

E-mail branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

**II. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation**

**Union européenne/
Europäische Union/
European Union**

**Commission européenne/
Europäische Kommission/
European Commission**

M./Hr./Mr. **László Polgár**

Policy Officer
European Commission - DG MOVE.B.2
Transport policy in general, land transport
Office: DM28 4/08
Rue Demot 28
BE-1049 Brussels/Belgium

 +32 (2) 2959349
Fax +36 (1) 795 06 55
E-mail Laszlo.POLGAR@ec.europa.eu

III. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CIT

M./Hr./Mr. Erik **Evtimov**

Stv. Generalsekretär
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Secrétariat général
 Weltpoststrasse 20
 CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 97
 Fax +41 (31) 350 01 99
 E-mail erik.evtimov@cit-rail.org

CIT

Mme/Fr./Ms Nina **Sziladi-Scherf**

Legal Adviser
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Weltpoststrasse 20
 CH-3015 Berne

 +41 (31) 3500194
 Fax +41 (31) 3500199
 E-mail nina.sziladi-scherf@cit-rail.org

IVT

S'est excusé
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

**IV. Secrétariat
 Sekretariat
 Secretariat**

M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org

M./Hr./Mr. Carlos **Del Olmo**

Conseiller
Rat
Counsellor

 +41 (31) 359 10 13
E-mail carlos.delolmo@otif.org

Mme/Fr./Ms Iris Petra **Gries**

Premier secrétaire
Leitende Referentin
Senior Officer

 +41 (31) 359 10 15
E-mail iris.gries@otif.org

**V. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

M./Hr./Mr. David **Ashman**

Traducteur, Chef de division
Translator, Referatsleiter
Translator, Head of Section

Mme/Fr./Ms Joana **Meenken**

Traductrice
Translator
Translator

Mme/Fr./Ms Irène **Kruse**

Mme/Fr./Ms Marlène **Mitzmacher**

M./Hr./Mr. René **Muhmenthaler**



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 2/1
10.02.2015**

Original : FR

2^e session

Prises de position des États membres, des organisations et associations internationales intéressés et nouvelle proposition du Secrétariat de l'OTIF sur la rédaction du nouveau article 6a des RU CIM et de modification de l'article 6, § 9, des RU CIM.

1. Lettre de voiture électronique (article 6a)

1. Lors de sa 25^e session (Berne, 25 et 26 juin 2014), la Commission de révision a décidé de créer en application de l'article 22 de son Règlement intérieur un groupe de travail qui est chargé de préparer une révision des RU CIM portant en particulier sur les dispositions à mettre en place concernant la lettre de voiture électronique.

Lors de la 1^{re} session du Groupe de travail « RU CIM » qui s'est tenue à Berne le 9 décembre 2014, pour analyser la révision des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention) conformément aux souhaits de la 25^e session de la Commission de révision, plusieurs suggestions visant à modifier la rédaction de l'article 6a ont été faites.

Le Secrétariat s'est engagé à envoyer aux États membres de l'OTIF et aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF ainsi qu'aux associations internationales intéressées, dans les délais établis selon le règlement intérieur de la Commission de révision, un nouveau libellé de l'article 6a pour permettre aux États membres et aux parties prenantes de s'exprimer lors d'une nouvelle réunion du groupe de travail qui se tiendra à Berne le 18 mars 2015.

2. Le Secrétariat a reçu des commentaires formels de la France, de la Commission européenne (DG TAXUD et DG SANCO), ainsi que de l'association des tarifeurs. Ces commentaires sont reproduits en annexe. De manière générale, ils sont en ligne avec la proposition du Secrétariat mais comportent des interrogations sur certaines formulations.

En particulier, concernant le premier paragraphe, la Commission s'interroge sur la pertinence de l'expression « utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport ». En effet, certains acteurs du contrat de transport pourraient ne pas être en mesure d'utiliser tout ou partie de la procédure électronique et pourraient avoir des exigences particulières (en termes de délai de mise en œuvre notamment), sans que cela remette en cause l'accord général.

Le Secrétariat est d'avis de maintenir le texte entre crochets pour discussion lors du groupe de travail en particulier à la lumière de l'avis du secteur.

Outre quelques amendements rédactionnels, la Commission s'interroge également sur le principe de l'équivalence fonctionnelle. Celui-ci ayant fait l'objet d'un consensus du groupe de travail, le Secrétariat propose de le maintenir.

3. À la suite de ces échanges, le Secrétariat estime que les principes suivants pour la modification de l'article 6a sont valides :

- a) Le principe de l'équivalence fonctionnelle de l'enregistrement électronique des données avec la forme papier devrait être établi en adaptant la phrase de l'article 6, § 9, CIM actuel, qui serait ajoutée au § 3 de l'article 6a du projet des CIM. Ce principe a été adopté par consensus par les participants au 1^{er} Groupe de travail.
- b) La phrase de l'article 6a, § 5, du projet des CIM qui dispose que les parties peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement sous forme papier devrait être intégrée à un paragraphe 2 spécifique. En effet, si les parties ne s'accordent pas pour établir une lettre de voiture sous forme électronique ou s'il existe des prescriptions d'ordre public qui les empêchent de procéder ainsi (prescriptions douanières ou phytosanitaires), la lettre de voiture devrait pouvoir être établie sous forme papier. Ce point doit être rappelé clairement dans le rapport explicatif, par l'ajout du paragraphe suivant : « *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. ».

- c) Le Secrétariat est d'avis qu'un modèle de procédure pour établir la lettre de voiture électronique pourrait être défini conformément à l'article 6, § 8, des CIM. Comme établi dans ce paragraphe, les « associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière ». En ce sens, les parties au contrat de transport pourraient convenir d'utiliser un tel modèle.
- d) Au vu de ce qui précède, il pourrait cependant être opportun de déterminer s'il faut préciser les éléments essentiels nécessaires pour la procédure d'enregistrement des données électroniques. Dans ce cas, le Secrétariat estime que l'article 5 de l'e-CMR pourrait être pris comme base. Pour donner aux associations internationales un cadre commun, il pourrait être envisagé d'examiner s'il est nécessaire d'ajouter le paragraphe 1b suivant à l'article 6a :

§ 1b La procédure employée pour l'enregistrement et le traitement des données doit contenir en particulier :

- a. la méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;*
- b. la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ;*
- c. la façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;*
- d. les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ;*
- e. les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.*

4. Le Secrétariat propose donc le texte suivant pour discussion, qui tient compte des différentes options entre crochets et contient des dispositions inspirées de l'e-CMR :

Article 6a, CIM – 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 [, à condition que les parties conviennent d'un procédé technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport].

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

§ 3 Le procédé employé pour l'enregistrement et le traitement des données doit être équivalent du point de vue fonctionnel à la forme papier, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

§ 4 Le procédé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement électroniques doit garantir l'intégrité et la fiabilité des indications qu'ils contiennent à compter du moment où ils ont été établis [ou : à compter du moment où ils ont pour la première fois été créés sous leur forme définitive].

§ 5 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.

§ 6 La lettre de voiture électronique doit être authentifiée [par les parties au contrat de transport].

L'authentification peut [ou : doit] être effectuée au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié [garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique].

2. Article 42 – Procès verbal de constatation

5. Si la question de la modification de l'article 6a est résolue, il est pertinent que le procès verbal de constatation soit aussi établi prioritairement sous forme d'enregistrement électronique des données.

Pour cette raison, le Secrétariat de l'OTIF présente à nouveau la proposition suivante de modification de l'article 42 :

[...]

~~§ 2 — Une copie du procès verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.~~

§ 2 **Le procès-verbal de constatation est établi sous forme d'enregistrement électronique des données et transmis gratuitement à l'ayant droit.**

Le transporteur et l'ayant droit peuvent convenir d'établir le procès-verbal de constatation sous forme papier. Une copie du procès-verbal de constatation est remise gratuitement à l'ayant-droit.

6. Il convient donc d'ajouter un nouvel alinéa 3 au rapport explicatif à l'article 42, 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 seraient obligés de le faire (§ 2, alinéa 2). »

3. Retrait des propositions de changement aux articles 18, 19 et 22 des RU CIM

7. Lors de la 1^{re} session du Groupe de travail, il n'a été possible de recueillir l'unanimité et de trouver un consensus entre les participants pour modifier les articles 18, 19 et 22 des RU CIM.

Il est donc proposé de ne pas donner suite à ces propositions.

Cependant, il conviendrait également de tenir compte des dernières discussions du Groupe d'experts de la CEE-ONU qui travaille pour l'uniformisation du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire. Le groupe d'experts travaille sur des idées similaires à la modification proposée par l'OTIF à l'article 18, § 3, concernant le droit de modifier le contrat de transport par le destinataire.

Il paraît nécessaire au Secrétariat de l'OTIF de formuler de nouveau cette proposition de modification de l'article 18 des RU CIM au paragraphe 3 dudit article.

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

[...]

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès ~~l'établissement de la lettre de voiture~~ **que l'envoi est entré dans le territoire du pays de destination**, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre **de voiture** par l'expéditeur.

[...]

8. Le Secrétariat est favorable à cette proposition de modification. En effet, selon l'article 18, § 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 même si la CMR prévoit cette solution uniquement si l'expéditeur le permet explicitement sur la lettre de voiture.

Or, selon les opérateurs de transport, ce transfert du droit de modifier le contrat de transport intervient beaucoup trop tôt. Sauf inscription explicite du lieu ou du moment à partir duquel le destinataire est autorisé à modifier le contrat 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, le moment opportun pour ce transfert est à l'arrivée de la marchandise dans le pays de destination

De plus, la disposition reste supplétive et lors de l'établissement du contrat les parties peuvent en disposer autrement.

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

9. Comme il n'a pas été possible de trouver un consensus sur cette modification, le Secrétariat propose de la rediscuter lors de la 2^e session du Groupe.

La proposition de modification était en fait d'ajouter dans le Rapport explicatif et à l'article 13 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. »

Le Secrétariat avait introduit cette proposition à la Commission de révision ainsi qu'à la première session du Groupe de travail CIM en signalant qu'elle était 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.

10. À l'occasion des discussions sur la version révisée de la PTU WAG, lors de la 6^e session de la Commission d'experts techniques (Genève, 12 juin 2013), une question a été posée sur l'appendice I, 6^e 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 troisième et dernière réunion du Groupe de travail RU CUV qui s'est tenue à Berne le 9 avril 2014, le Secrétariat de l'OTIF avait proposé comme point 8 du document CUV 3/3 du 10 mars 2014 d'insérer cet ajout et d'inclure cette obligation dans 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 la réunion ont trouvé pertinent d'inclure ce point 6 aux commentaires sur l'article 13 des RU CIM du Rapport explicatif.

Cette proposition a fait l'objet d'un consensus lors du groupe de travail CUV et il est donc proposé d'en discuter à la prochaine Assemblée générale de l'OTIF.

ANNEXES :

Prises de position :

De la France

De la Commission européenne (DG TAXUD et DG SANTE)

De l'Association internationale des tarifeurs (IVT)

OTIF				
CORRESPONDANCE				
1 0 FEV. 2015				
A	72	00	5.2015	

De : THIAM Mafal - DGITM/DST/SRF3 [<mailto:mafal.thiam@developpement-durable.gouv.fr>]
Envoyé : mardi 10 février 2015 14:49
À : Jäggi Françoise
Cc : "CHEVALIER Benoît (Chargé de la sous-direction) - DGITM/DST/SRF";
helene.barthelemy@developpement-durable.gouv.fr; BRUN Jimmy (Chef de bureau) -
DGITM/DST/SRF3
Objet : Position de la France sur la proposition de modification de l'article 6§9
des RU CIM

Bonjour Madame,
lors de la première session du groupe de travail "RU CIM" qui s'est tenue à Berne le 9 décembre 2014, la Commission de révision a adopté une proposition tendant à modifier l'article 6 de la CIM (appendice B), relatif à la lettre de voiture.

Le Secrétariat a envoyé, pour avis, aux États membres de l'OTIF et aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF un nouveau libellé dudit article. Il s'agit, en l'occurrence, de remplacer l'article 6, § 9 actuel par un article 6a.

Au vu de la teneur des modifications apportées, la France n'a pas de commentaire à formuler sur celles-ci et vous signifie son accord avec la proposition de rédaction de l'article 6a.

--

Mafal THIAM

Chargé de mission conventions internationales Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des services des transports Bureau de la régulation ferroviaire Tel. 00 33 1 40 81 78 75

Article 6a CIM – 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[, à condition que les parties conviennent d'une procédure technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport].

Le texte entre crochets n'est pas nécessaire puisqu'il interroge sur l'accord entre les parties et sur les parties intéressées. Une partie peut être intéressée mais ne pas encore être en mesure de joindre l'accord. Une autre peut décider de le rejoindre plus tard et souhaiter changer quelque chose dans la procédure technique.

Comme autre solution, je propose le libellé suivant : « utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport ». La procédure technique commune doit être convenue entre toutes les parties afin qu'elles puissent toutes l'appliquer, même si c'est à des moments différents.

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

Cette phrase devrait former un paragraphe distinct. La référence serait plus aisée.

§ 2 Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel à la forme papier, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Le sens de « point de vue fonctionnel » n'est pas très clair. La procédure n'est pas la même pour les environnements électronique et papier. Une spécification fonctionnelle est habituellement nécessaire pour l'environnement électronique. Il faut toutefois garantir que les données sont les mêmes et ont la même valeur. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de spécifier ceci.

§ 3 Le procédé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique et des documents d'accompagnement électroniques doit garantir l'intégrité et la fiabilité des indications qu'ils contiennent à compter du moment où ils ont été établis [ou : à compter du moment où ils ont pour la première fois été créés sous leur forme définitive].

Le texte initial semble préférable au texte proposé entre crochets.

§ 4 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.

§ 5 La lettre de voiture électronique doit être authentifiée [par les parties au contrat de transport].

L'authentification peut [ou : doit] être effectuée au moyen de la signature électronique ou d'un autre procédé approprié [garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique].

Cher Laszlo

Merci pour ces informations.

Je pense que la proposition allemande est meilleure que la proposition originale, mais il faut toutefois inclure un « s'il y a lieu », afin de couvrir les cas pour lesquels il n'y a pas de base juridique pour la certification électronique. J'apprécie les détails de l'accord donnés dans la proposition allemande, car je pense qu'il sera utile de les spécifier.

En tout état de cause, pour les certificats SPS, le choix entre la forme électronique ou papier ne revient pas aux parties contractantes mais dépend des dispositions de la réglementation SPS. En conséquence, il faudrait faire référence à l'existence de cette réglementation. Nous savons qu'il était prévu d'ajouter quelque chose à ce sujet dans le rapport explicatif, mais nous nous demandons s'il ne serait pas plus clair de l'inclure à l'article 6a, § 1.

Par exemple :

« La lettre de voiture et les documents d'accompagnement joints sont établis sous forme électronique ou papier, à condition que cela soit conforme avec les dispositions du droit applicable. C'est en particulier le cas pour les documents d'accompagnement comme les certificats sanitaires et phytosanitaires. »

Avec mes meilleures salutations

Patricia

Madame, Monsieur,

L'Association internationale des tarifeurs (IVT) se permet de soumettre la suggestion suivante :

L'Association internationale des tarifeurs (IVT) présente ses remerciements pour le courrier GZ A-72-00/501.2014 du 12 janvier 2015 et pour la possibilité qui lui est donnée de prendre position sur la proposition de texte modifié ainsi transmise par le Secrétariat pour l'article 6a des CIM.

L'IVT se permet de soumettre les suggestions suivantes pour les différents paragraphes du texte modifié :

§ 1

L'IVT approuve fondamentalement la teneur aussi bien de la proposition d'ajout entre crochets que l'ajout désigné comme « § 1b » portant sur la procédure d'enregistrement et de traitement des données.

Elle propose de résumer, d'adapter d'un point de vue rédactionnel et de consolider ces textes dans un § 1 libellé comme suit :

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

Les parties au contrat de transport conviennent d'une procédure technique pour l'enregistrement et le traitement des données, qui doit contenir en particulier les éléments suivants :

- a) la méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée ;
- b) la façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire ;
- c) la façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu ;
- d) les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique ;
- e) les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

Les parties au contrat de transport peuvent convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement sous forme papier lorsque la procédure technique d'enregistrement et de traitement des données n'est pas utilisable par certaines parties intéressées à l'exécution du contrat de transport. »

§ 2

Il n'est pas certain que ce paragraphe revête une valeur supplémentaire comme norme juridique. Ne devrait-il pas plutôt apparaître dans le rapport explicatif pour expliquer la visée de l'article 6a ?

§ 3

La proposition entre crochets serait préférable, étant donné que l'établissement des documents est un processus au cours duquel il peut encore y avoir des modifications.

Remarque ne concernant que la version allemande :

L'expression « *verlässlich und vertrauenswürdig* » provient d'une traduction nationale (du protocole additionnel à la CMR) qui ne correspond pas à l'original français « intégrité ». Le libellé initialement proposé (« *vollständig und unversehrt* ») devrait donc être conservé.

§ 4

Pas de remarques.

§ 5

Dans les deux cas, le texte entre crochets serait préférable.

De : "G. Beate Czerwenka" <czerwenka-be@bmjv.bund.de>

Date : jeudi 19 février 2015 13:19

À : François Davenne <francois.davenne@otif.org>

Cc : B <ref-la11@bmvi.bund.de>, Thomas von Gäßler <thomas.gaessler@bmvi.bund.de>, László Polgár <Laszlo.POLGAR@ec.europa.eu>, Anja Reifenrath <reifenrath-an@bmjv.bund.de>, David Ashman <David.Ashman@otif.org>, Rainer Freise <rhfreise@t-online.de>, Carlos del Olmo <Carlos.DelOlmo@otif.org>

Objet : Lettre de voiture électronique (article 6a CIM)

Monsieur,

En vue de faciliter les débats à la session du groupe de travail CIM en mars, je vous transmets ci-joint une position sur vos nouvelles propositions présentées dans le document CIM 2/1. Je vous saurais gré de faire traduire et distribuer cette position.

Avec mes salutations distinguées

Par délégation

M^{me} Czerwenka

Beate Czerwenka
Chef de bureau

Bureau III A 4
Ministère fédéral de la Justice
et de la protection du consommateur

11015 Berlin
Téléphone : (030) 18580 9314
Fax : (030) 1810580 9314
Courriel : czerwenka-be@bmjv.bund.de
Internet : www.bmjv.de

**Position de la délégation allemande
sur la proposition modifiée du Secrétaire général de l'OTIF du 10 février 2015 (document
CIM 2/1)**

1. La délégation allemande observe que la nécessité de la modification proposée de la réglementation sur la lettre de voiture n'est pas manifeste. Il est déjà possible actuellement d'utiliser une lettre de voiture électronique. Si une disposition doit néanmoins être adoptée, la délégation allemande est d'avis qu'il convient en tout état de cause de rester fidèle au principe applicable actuellement, selon lequel, sauf accord contraire, la lettre de voiture doit être établie sous forme papier.

L'article 6a, § 1, des CIM proposé renverse le rapport règle-exception en vigueur puisqu'il prescrit l'utilisation de la lettre de voiture électronique, le § 2 autorisant seulement les parties au contrat de transport de convenir d'établir la lettre de voiture et les documents d'accompagnement au format papier. Le § 1 comporte certes toujours l'ajout entre crochets « [, à condition que les parties conviennent d'un procédé technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport] », mais quand bien même celui-ci serait conservé, il manquerait encore une disposition précisant que si un tel procédé n'est pas fixé, la lettre de voiture doit être établie sous forme papier. Si les parties ne conviennent ni d'un procédé précis, ni de l'établissement sous forme papier de la lettre de voiture, il n'est dès lors plus possible de respecter l'article 6, § 2, première phrase, des CIM selon lequel le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture. Le libellé proposé pour l'article 6a, § 1 et 2, compliquerait alors le déroulement des transports ferroviaires transfrontaliers. Modifier le rapport règle-exception comme le propose le Secrétaire général de l'OTIF suscite donc certaines réserves.

2. Il paraît superflu de préciser dans le Rapport explicatif que l'article 6a des CIM ne l'emporte en aucun cas sur les dispositions du droit public qui imposent des procédures papier. L'article 2 des CIM en dispose déjà expressément.
3. La proposition concernant l'article 18, § 3, des CIM suscite des réserves. Comme les débats (loin d'être achevés) au sein du groupe d'experts de la CEE-ONU mentionné par le Secrétaire général l'ont montré, établir que le droit de disposer de la marchandise appartient au destinataire dès que l'envoi entre dans le territoire du pays de destination pose problème, car ni l'expéditeur, ni le destinataire ne sont en mesure de déterminer le moment précis où l'envoi entre sur le territoire du pays de destination. Ils n'accompagnent pas l'envoi et sont tributaires

des informations données par le transporteur. Sans elles, ils ne savent donc pas non plus qui a effectivement le droit de disposer de la marchandise. Faire dépendre l'exercice du droit de disposer de la marchandise des informations données par la personne destinataire des ordres et qui répond éventuellement des conséquences de leur inexécution ou de leur exécution défectueuse (article 19, § 6) pose problème. S'ajoute à cela que le destinataire sera régulièrement dans l'incapacité de présenter le duplicata de la lettre de voiture, alors que selon l'article 19, § 1, des CIM, cela est indispensable pour exercer le droit de disposer de la marchandise. Par suite, la disposition proposée a pour conséquence qu'au moment où l'envoi entre sur le territoire du pays de destination, ni l'expéditeur, ni le destinataire n'ont le droit de disposer de la marchandise. Cela ne paraît pas acceptable.

La remarque du Secrétaire général selon laquelle « la disposition reste supplétive et [...] les parties peuvent en disposer autrement » ne suffit pas à lever les réserves présentées ici. Tout d'abord, cette remarque ne coïncide pas avec les CIM puisque selon l'article 5 des CIM, toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux CIM est nulle et de nul effet, sauf si les CIM en disposent autrement. Or, l'article 18 des CIM n'autorise pas les dérogations contractuelles. Si l'article 18 des CIM devenait supplétif, l'article 18, § 3, des CIM pourrait être modifié comme suit :

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire avant même le moment indiqué au § 2, lettres a) à c), si cela est inscrit dans la lettre de voiture.

**Position sur la proposition du Secrétariat de l'OTIF
du 10 février 2015
portant sur la modification des dispositions des CIM sur la lettre de voiture
électronique**

1. La proposition visant à remplacer l'article 6, § 9, des CIM actuel par un nouvel article 6a doit être examinée au regard de la création d'un nouvel instrument juridique uniforme pour le fret ferroviaire eurasiatique dans le cadre de la CEE-ONU, lequel doit établir un pont entre les CIM et le SMGS. Il ne semble donc pas judicieux de développer ces deux règlements différemment. Un développement concerté, en parallèle, est au contraire à privilégier.
2. Pour le nouvel instrument juridique uniforme, il était jusqu'ici prévu que la lettre de voiture sous forme papier traditionnelle *puisse* être remplacée par une lettre de voiture électronique. Cela correspond aux dispositions actuelles de l'article 6, § 9, des CIM et à d'autres conventions internationales. Ces réglementations prévoient que la lettre de voiture papier constitue la règle générale, mais que les parties peuvent convenir de l'utilisation d'une lettre de voiture électronique. Cette manière de procéder garantit que la lettre de voiture papier, qui peut remplir plus facilement et avec davantage de fiabilité les exigences juridiques vis-à-vis d'un document de transport (en particulier pour la force probante) que ne le peut jusqu'ici l'enregistrement électronique des données, reste à la base de l'exécution du fret international. Les parties n'utiliseront une version électronique que si elles peuvent partir du principe que celle-ci est équivalente sur le plan fonctionnel à la lettre de voiture papier ou si la force probante ne leur semble pas importer.
3. Comme résultat intermédiaire, il faut noter que le nouvel instrument juridique élaboré actuellement par la CEE-ONU et les conventions internationales existantes prévoient une solution simple (la lettre de voiture papier) comme solution de base et laissent les parties libres de choisir un procédé électronique plus complexe, à leurs propres risques. Ce rapport règle-exception devrait être maintenu.
4. Le tout dernier projet d'article 6a des CIM du Secrétariat de l'OTIF montre très bien les difficultés que peut engendrer le remplacement de la lettre de voiture papier par une lettre de voiture électronique et les incertitudes qui peuvent apparaître si des exigences complexes vis-à-vis de la lettre de voiture

électronique ne peuvent être respectées :

Selon le § 1, la lettre de voiture *doit être établie* sous forme d'enregistrement électronique des données, mais seulement si les parties au contrat conviennent d'un procédé technique utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport. Cependant, qu'en est-il si les parties ne parviennent pas à convenir d'un tel procédé ? L'obligation d'utiliser la lettre de voiture électronique est-elle alors caduque ou encourront-elles des sanctions, afin qu'elles s'efforcent de remplir malgré tout les exigences ? Si cette obligation devient effectivement caduque, qu'est-ce qui s'applique alors ? Les parties doivent-elles alors convenir d'utiliser une lettre de voiture papier ou constitue-t-elle la solution de repli automatique, même si le projet de texte n'en dit rien ?

Une telle construction de la loi contredit les principes et la logique de la législation : on ne peut pas faire dépendre une *obligation* légale de ce que le choix est laissé à la personne soumise au droit de remplir ou non certaines exigences. En revanche, il est tout à fait possible de faire dépendre une *possibilité* légale de ce que les parties qui veulent en faire usage vérifient tout d'abord si elles peuvent ou veulent remplir certaines exigences.

Cet élément parle lui aussi en faveur du maintien du rapport règle-exception existant entre lettre de voiture papier et électronique.

5. Les § 3 à 6 de l'article 6a proposé des CIM comportent d'autres dispositions contraignantes dont la mise en pratique est difficile et qui ne pourraient donc bien souvent pas être respectées ou pas de manière fiable. Dans ces circonstances, il faut s'attendre en cas d'entrée en vigueur du nouvel article 6a des CIM à ce que les parties aient, par mesure de précaution, régulièrement recours à l'échappatoire du § 2 de l'article et conviennent de l'utilisation d'une lettre de voiture papier. Ce n'est toutefois pas ainsi que l'objectif recherché, c'est-à-dire promouvoir l'utilisation de la lettre de voiture électronique, sera atteint.

6. Conclusion

Il est donc recommandé de maintenir la règle de la lettre de voiture papier et de donner aux parties la possibilité d'utiliser une lettre de voiture électronique.

Par ailleurs, il conviendrait de ne fixer dans la réglementation que les exigences fondamentales vis-à-vis de la lettre de voiture électronique et de confier le détail de sa forme aux parties au contrat, aidées de leurs associations.

Enfin, il est conseillé de ne pas réglementer, du moins pas pour le moment, les conditions de l'équivalence fonctionnelle de la lettre de voiture électronique

avec la lettre papier dans les CIM, car il reste encore des points non éclaircis et litigieux. L'instrument de la CEE-ONU prend cela en compte et son article 4, § 2, est formulé de manière plus flexible : *si* un enregistrement électronique de données remplit les mêmes fonctions qu'une lettre de voiture (papier), *alors* il est considéré comme équivalent à la lettre de voiture papier. Ce sont les tribunaux qui décident si c'est le cas.

Dans l'ensemble, il est recommandé de synchroniser la refonte de l'article 6, § 9, des CIM avec le développement de la disposition correspondante dans l'instrument juridique de la CEE-ONU.

De : Clio Liegeois [<mailto:Clio.Liegeois@mobilite.fgov.be>]

Envoyé : lundi 16 mars 2015 09:04

À : info

Cc : Jäggi Françoise

Objet : RE: AUX ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF - A 72-00/506.2015 - Groupe de travail CIM - Compte-rendu de la 1re session (Berne, 9 décembre 2014)

Bonjour,

En vue de la réunion du Groupe de travail RU CIM, je vous prie de trouver ci-jointe une position écrite de la Belgique concernant la révision de l'article 6a CIM.

Puis-je vous demander de la transmettre aux participants comme document de séance afin de faciliter les échanges?

D'avance, merci!

Salutations distinguées.

Clio Liégeois



Clio LIEGEOIS

Attachée juriste
Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Réglementation
tél. : 02 / 277.36.08
fax: 02/277.40.47
gsm: 0475 / 47.30.62

**SPF Mobilité et
Transports**

Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
www.mobilite.belgium.be
info@mobilite.fgov.be

**Position belge en vue de la réunion du groupe de travail RU CIM du 18 mars
2015 concernant l'article 6(a) §1^{er}**

La Belgique soutient l'ajout proposé au § 1^{er} du nouvel article 6a de la CIM.

Après consultation du secteur ferroviaire, elle souhaiterait cependant faire la remarque suivante :

Le paragraphe 1^{er} mentionne l'obligation pour les parties au contrat de transport souhaitant recourir à une lettre de voiture électronique de convenir « d'un procédé technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport. ». Ceci implique que les caractéristiques de l'échange de données par voie électronique entre les transporteurs concernés doivent être reprises dans un contrat de collaboration entre eux. Il convient à ce sujet d'éviter que cette nouvelle possibilité dans le cadre du champ d'application de la COTIF ne donne lieu à une multiplication de systèmes d'échanges de données. Une telle multiplication aurait un impact négatif sur la force concurrentielle du transport international de fret ferroviaire. Il convient donc de donner par principe la priorité à l'échange de données électronique par l'intermédiaire d'un système unique dans le cadre de la COTIF.

A ce sujet, "Raildata" est un système d'échange de données développé par l'UIC et utilisé par 18 membres. Ce système d'échange de données a été développé sous la pression de l'UE à travers le projet Erailfreight, et le secteur souhaite ne pas devoir rediscuter d'une nouvelle norme alors qu'il s'agit à présent d'un sujet abouti et qui fonctionne.

En conséquence, la Belgique souhaiterait que le commentaire relatif à ce nouvel article parle du fait d'éviter la multiplication des systèmes d'échanges de données, en prévoyant que les parties doivent se mettre d'accord à ce sujet.

Modifications proposées du Rapport explicatif

Ad article 6, § 1^{er}, CIM

« La mention selon laquelle les parties doivent convenir d'une procédure technique d'enregistrement et de traitement des données utilisable par toutes les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport implique que ce soit donc à ces parties de déterminer contractuellement les spécificités de l'échange électronique de données entre elles. A ce sujet, il est important d'éviter que l'inscription de cette nouvelle possibilité dans le cadre du champ d'application de la COTIF ne mène à une démultiplication des systèmes d'échange des données. Il convient donc d'encourager les parties à s'accorder sur un système unique d'échange des données sous format électronique. ».

