



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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>re</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>re</sup> 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<sup>e</sup> 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<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 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)