

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.