

☰ TABLE DES MATIÈRES

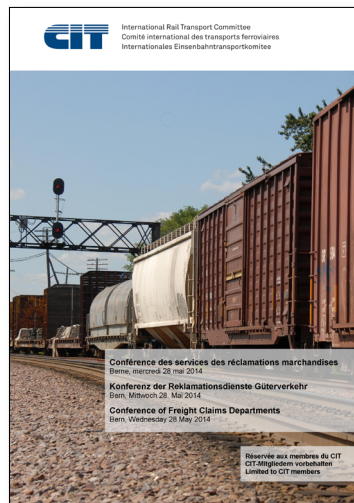
Etat des lieux du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Quelles sont les expériences faites par les entreprises ferroviaires lors des négociations des contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ? Dans quelle mesure des conditions nationales d'utilisation peuvent-elles être uniformisées pour des transports internationaux ?

Le CIT a invité le 8 avril à Berne les juristes spécialisés des entreprises ferroviaires et d'autres experts de l'utilisation de l'infrastructure à procéder à un état des lieux sous le titre « Quo vadis CUI ? ». Lors de cet atelier, les orateurs provenant des milieux universitaires, de la pratique, des organisations internationales et les représentants de la Commission européenne et de l'OTIF ont mis en lumière le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sous différents angles.

➔ [page 7](#)

Conférence des services des réclamations marchandises



Berne, 28 mai 2014

➔ [Informations et inscription](#)

- 2 La multimodalité, gage d'avenir du chemin de fer
- 3 Journées bernoises – synthèse partie trafic voyageurs
- 4 Répartition des indemnités de retard entre transporteurs dans l'AIV
- 4 Journées bernoises – synthèse partie trafic marchandises
- 6 La Commission CIM du CIT adopte deux nouveaux produits pour les transports eurasiatiques et les transports multimodaux
- 7 Les scellés en trafic international ferroviaire des marchandises
- 8 Nouvelles du projet « Multimodalité » du CIT
- 8 Etat des lieux du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
- 10 Pro Domo
- 11 Conférence des services des réclamations marchandises
- 12 Calendrier CIT

💬 EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Le rapport sur les résultats des 7^{èmes} Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire constitue le leitmotiv du présent numéro du CIT-Info. La multimodalité, en tant que vecteur d'avenir pour le transport ferroviaire, constituait le thème principal de cette édition des Journées bernoises. Des droits des voyageurs uniformes en trafic international, davantage d'efficacité en trafic marchandises grâce aux documents de transport électroniques et des interfaces simplifiées entre le rail, la route et le maritime, telles sont les orientations que les participants aux Journées bernoises entendent poursuivre. Nous renseignons également sur les résultats de la Commission CIM qui a eu lieu le 25 mars et qui a intégré un nouveau produit dans la palette des produits marchandises du CIT : les CGT EurAsia ! En convenant de les appliquer, les parties aux contrats de transport sur les corridors eurasiatiques se donnent la possibilité d'effectuer ces transports sous le couvert d'un seul contrat.

Avec mes meilleures salutations de Berne
Cesare Brand
Secrétaire général du CIT



Jean-Luc Dufournaud,
Président du CIT

La multimodalité, gage d'avenir du chemin de fer

Des droits des voyageurs uniformes en trafic international, davantage d'efficacité en trafic marchandises grâce aux documents de transport électroniques et des interfaces simplifiées entre le rail, la route et le maritime, tels sont les orientations que les participants aux 7èmes Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire organisées par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) entendent poursuivre.

Environ 120 représentants des entreprises ferroviaires, des milieux de la clientèle et des assurances intéressés aux transports de voyageurs et de marchandises ont échangé leurs expériences en matière de transports multimodaux et envisagé des solutions pour améliorer les interfaces entre les modes de transport.

Les transports ne se terminent pas en effet aux interfaces entre les différents modes de transport. Les voyageurs et les chargeurs en trafic marchandises attendent légitimement des règles modernes et claires pour l'ensemble de la chaîne de transport. En trafic international ferroviaire, jusqu'à trois régimes juridiques internationaux peuvent s'appliquer sans compter les droits nationaux : le droit européen (pour les 26 Etats membres de l'UE disposant d'une infrastructure ferroviaire), le droit international du transport (pour les 49 Etats membres de l'OTIF) ainsi que les Conventions SMPS et SMGS dans le vaste espace eurasiatique. S'y ajoutent les réglementations applicables aux transports internationaux routiers de voyageurs et de marchandises et au transport maritime. Ces régimes juridiques divergent sur de nombreux points et entravent les transports de voyageurs et de marchandises.

Au cours de la conférence, le CIT a présenté diverses idées de solutions au niveau contractuel de nature à faciliter le passage entre les différents régimes juridiques pour les divers intervenants (par exemple des conditions générales pour le trafic fer – mer). L'exécution de transports multimodaux s'en trouvera ainsi facilitée.

Dans le domaine du transport international ferroviaire de voyageurs, les participants à la conférence se sont prononcés clairement pour des droits des voyageurs harmonisés à l'échelle européenne. Les droits des voyageurs doivent raisonnablement être harmonisés également entre les modes de transport, dans l'intérêt d'une concurrence équilibrée.

Dans le domaine du transport des marchandises, les participants à la conférence attendent une augmentation de l'efficacité des transports internationaux, grâce à l'utilisation des documents de transport électroniques. Les participants ont ainsi discuté et appuyé les propositions du CIT visant un ancrage juridique de la lettre de voiture électronique dans les Règles uniformes relatives au contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).



Plus de 120 participants ont répondu à l'appel des Journées Bernoises 2014

Dans le domaine du transport des voyageurs, les Journées bernoises ont en outre permis d'aborder des relations entre les entreprises ferroviaires dans le cadre du traitement des réclamations des clients, les règles de coopération entre les entreprises ferroviaires et les questions d'actualité en matière de billetterie. Dans le domaine du transport des marchandises, des règles uniformes visant à faciliter les transports ferroviaires sur les corridors eurasiatiques entre la Chine et l'Europe de l'Ouest ont été examinées. L'importance des termes du commerce international (Incoterms) en trafic ferroviaire marchandises et les questions de responsabilité dans les relations entre transporteurs, détenteurs de wagons et gestionnaires de l'infrastructure ont également retenu l'attention des participants.

Le lecteur trouvera de plus amples informations dans ce numéro sous les rubriques trafic voyageurs et marchandises.

Jean-Luc.Dufournaud(at)sncf.fr

Original: FR



Journées bernoises – synthèse partie trafic voyageurs

Le CIT plaide depuis l'adoption en 2007 du Règlement CE sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) pour une interprétation et une application les plus uniformes possible des droits des voyageurs dans l'UE. Et le constat est plutôt réjouissant dans les faits!

Depuis l'entrée en vigueur du PRR fin 2009, plusieurs millions de réclamations ont été traitées par les entreprises ferroviaires. Or, seules deux affaires sont finalement remontrées en justice au niveau européen et celles-ci ne sont même pas dues à des réclamations de voyageurs. Il y a donc eu un gros travail entrepris au niveau des entreprises ferroviaires pour appliquer correctement le PRR. Comme l'a rappelé Isabelle Saintilan (SNCF – présidente du Groupe de travail CIV) dans sa présentation, ces efforts ont été reconnus par la Commission européenne dans son rapport sur la mise en œuvre du PRR.

Cela ne veut évidemment pas dire que tout est simple. Plusieurs procédures sont pendantes auprès des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR (NEB) ou devant les tribunaux nationaux, surtout en Allemagne et en France. En tous les cas, le CIT encourage le dialogue avec toutes les parties prenantes pour résoudre les conflits et éviter de longues procédures coûteuses.



La conférence a permis de faire le point sur le droit du transport ferroviaire

Procédures de réclamations: des solutions pour régler les litiges entre voyageurs et entreprises

Sabine Wolf (ÖBB) a montré dans sa présentation comment les réclamations des voyageurs sont traitées dans la pratique, en détaillant les différentes procédures possibles (EF, NEB, tribunal) et leur expérience au niveau autrichien. Le CIT encourage fortement des solutions pragmatiques et transparentes pour traiter les réclamations des voyageurs internationaux, en soutenant l'application de l'AIV au niveau des entreprises ferroviaires et des solutions parallèles au niveau des NEB.



Carmen Filipescu, Présidente de la Commission CIV, a modéré la partie trafic voyageurs.

Coopération entre entreprises ferroviaires pour les trains internationaux

Le CIT travaille également sur d'autres fronts, notamment sur la coopération entre entreprises ferroviaires pour les trains qui franchissent les frontières. Comme l'a très bien démontré Oliver Hirschfeld (DB), plusieurs modèles de coopération sont possibles et dépendent fortement des conditions économiques des partenaires impliqués.

Même si le modèle traditionnel des «transporteurs subséquents» reste encore le plus répandu, on ne peut que constater une évolution sur le marché, avec des modèles plus complexes. Le CIT, en collaboration avec l'UIC, fait en ce moment un gros travail de simplification et de mise à jour des standards pour accompagner cette évolution.

Ticketing: des défis aussi pour les juristes

Enfin, le CIT reste également très impliqué dans les questions ticketing. Historiquement, c'est au sein du CIT que les entreprises ferroviaires ont défini les premiers standards pour les billets internationaux. L'UIC a pris un rôle très important dès les années 1970 concernant le développement de tous les aspects techniques des horaires, tarifs et billetterie. Isabelle Oberson (CIT) a expliqué comment cette entente cordiale entre associations a été bouleversée en 2011, avec l'entrée en vigueur de la TAP TSI. Sur le plan juridique, l'environnement a complètement changé. Cela concerne également les acteurs et les processus de décisions. La gouvernance des standards est devenu un vrai problème juridique.

Le ticketing un domaine en pleine mutation, où la libéralisation du marché mais aussi les évolutions techniques sont des facteurs essentiels. Les challenges sont nombreux, et les questions juridiques également. Il vaut d'ailleurs mieux ne pas les sous-estimer.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Lien utile

➔ [Rapport sur la mise en oeuvre du PRR](#)

Répartition des indemnités de retard entre transporteurs dans l'AIV

Comment sont allouées les indemnités de retards versées aux voyageurs entre les entreprises ferroviaires ? L'AIV répond à ces questions dans le détail et une nouvelle fiche UIC vient soutenir la répartition automatique des indemnités dans les systèmes de vente et d'après-vente.

Le Groupe de travail CIV, réuni les 25 et 26 mars dernier, a traité de la révision de l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV). Cette révision vise essentiellement à faire référence aux nouvelles modalités techniques prévues dans la fiche UIC 918-7 récemment adoptée par le Groupe technique UIC.

Cette fiche décrit le système manuel prévu dans l'AIV pour la répartition des indemnités de retard versées aux voyageurs. Elle décrit en outre deux solutions techniques qui peuvent être mises en place par les entreprises qui le souhaitent



Lors de sa dernière réunion, le groupe de travail CIV a discuté de la révision de l'AIV

pour faciliter le travail des services clientèle. La communication entre les systèmes de l'entreprise émettrice et de l'attributeur sera ainsi facilitée.

La nouvelle version de l'AIV sera soumise à l'approbation de la Commission CIV qui se réunira le 27 juin 2014 à Berne.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

TRAFIC MARCHANDISES

Journées bernoises – synthèse partie trafic marchandises

Une matinée entière consacrée au transport des marchandises a permis aux participants de faire le point sur l'actualité, les travaux en cours et de s'interroger sur les questions d'interopérabilité et de responsabilité. Marianne Motherby, présidente de la commission CIM du CIT et directrice juridique DB AG, en a animé les débats.

Les « Conditions Générales du trafic fer – mer du CIT » seront-elles demain la référence universelle de l'interopérabilité? Erik Evtimov avec trois exemples montre que la normalisation y a conduit par le passé. La Clé de Berne, qui doit son nom à la conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer tenue à Berne le 15 mai 1886, est toujours utilisée pour les serrures des trains de voyageurs. Plus récemment, la « palette Europe » aux dimensions standards 800x1200 mm, créée dans les années 50 à l'initiative des compagnies de chemin de fer est aujourd'hui la plus utilisée dans le monde. Et la standardisation des conteneurs maritimes 20 pieds ou 40 pieds dans les années 70 qui ont contribué au développement des échanges économiques intercontinentaux.



Marianne Motherby, Présidente de la Commission CIM a modéré la partie trafic marchandises.

Les transports de marchandises sur de longues distances qui associent des parcours maritimes et terrestres ne cessent de progresser. Que ce soit des longs parcours maritimes prolongés avec une desserte terrestre, ou comme l'exemple présenté, une desserte ferroviaire de longue distance avec un franchissement de la Mer Noire ou de la Mer Baltique. Pour répondre à ces évolutions et aux attentes de ses membres, le CIT a élaboré et proposé en 2013 de nouvelles conditions générales («CG trafic fer-mer») dans lesquelles le transporteur maritime

agit comme transporteur contractuel ou transporteur sub-séquent. Ces travaux vont se poursuivre en 2014 avec les compagnies maritimes pour la mise au point de règles normalisées et la création de contrats modèles bilatéraux. A cette fin, le CIT a créé une Commission « Multimodalité » qui se réunira une première fois en novembre 2014.

Maria Sack (DB AG, vice-présidente du CIT) a souligné l'importance des « Conditions de transport uniformes dans le trafic ferroviaire Eurasia » pour la mise en place du Trans Eurasia Logistics "Tiger-Train". Le corridor ouvert entre l'Europe et la Chine permet d'acheminer en 18 jours des trains blocs de conteneurs. Aujourd'hui, suite aux travaux du CIT et de l'OSJD, les transports sont soumis à une lettre de voiture CIM/SMGS unique.



Carlos Del Olmo (OTIF) présente les développements de l'intermodalité

Compte tenu des potentiels, comment développer ces trafics? Quelles réponses peuvent apporter les juristes et économistes? Plusieurs pistes méritent d'être explorées dans différents domaines comme les investissements à long terme dans les infrastructures, la standardisation des unités de transports, la normalisation des échanges d'information.

Les ministres des transports des 37 pays dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des nations unies (UNECE) ont signé en février 2013 une déclaration commune visant à mettre en œuvre des solutions harmonisées sur une même base contractuelle. Fort de cette résolution et pour répondre aux attentes de ses membres en termes de responsabilité, de simplification des tâches, le CIT a créé un groupe d'experts pour l'élaboration de conditions générales eurasiatiques. Le CIT s'engage aussi sur les travaux en faveur d'un droit uniforme pour les transports entre l'Europe et l'Asie qui sont aujourd'hui soumis aux règles juridiques de la COTIF et du SMGS.

Le Professeur Thomas Kohler a présenté «Les Incoterms dans les mouvements transfrontaliers de marchandises ». Dans un premier temps il a rappelé que les Incoterms (International commercial terms) sont des termes normalisés qui servent à définir les «droits et devoirs » des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux. Les Incoterms sont publiés par la Chambre de commerce internationale à Paris (Incoterms 2010). Ils s'expriment par une abréviation anglophone en trois lettres suivies de trois petits points. Les trois petits points définissant le lieu exact où s'applique la règle Incoterms négociée, cette précision géographique est très importante.

Au total, parmi les 11 termes, 4 sont utilisables uniquement pour des transports par voies maritimes et/ou fluviaux (FAS, FOB, CFR, CIF) et les autres s'utilisent quel que soit le mode de transport, terrestre, maritime ou aérien. Les Incoterms sont appelés « multimodaux » car ils permettent d'utiliser plusieurs modes de transport.

Avec des exemples à l'appui, le Professeur Kohler a démontré que les Incoterms définissent avant tout les contrats commerciaux. Mais les contrats de transports peuvent également être concernés puisqu'ils définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement, de transport,

de type de transport, des assurances et de la livraison. Ils peuvent également intervenir lors du choix de l'itinéraire et de la répartition des frais de transport.

Par conséquent, si les incoterms n'ont pas d'incidence directe dans les transports, il nous appartient de les connaître et d'en faire bon usage.

Erik Evtimov a fait le point sur l'avancée des travaux de la « Lettre de voiture électronique et révision de la COTIF ». Aujourd'hui pour l'utilisation de la « Lettre de voiture électronique », les droits nationaux appliquent le principe de l'équivalence fonctionnelle (article 6§9 CIM) qui s'avère être onéreux et complexe. La Commission CIM propose son remplacement, en donnant la priorité à la lettre de voiture électronique. Le remplacement du principe fonctionnel par des dispositions matérielles serait prévu avec un nouvel article 6a dans les Règles uniformes CIM. La lettre de voiture papier deviendrait alors l'exception. Par conséquent quelques nouveaux principes sont à intégrer comme sécuriser les données, prendre en compte les différents documents d'accompagnements (douanes, RID, annexes phytosanitaires,...).

Les «Questions de responsabilité entre transporteurs, détenteurs de wagons et gestionnaires de l'infrastructure» ont été examinées par Ulrich Polanetzki. La recherche de responsabilité entre transporteur, le détenteur du wagon et le gestionnaire d'infrastructure en cas d'avarie a été analysée avec plusieurs hypothèses en tenant compte des règles uniformes applicables.

La démonstration souligne que dans tous les cas, le transporteur occupe une place centrale dans les relations contractuelles avec le client, le détenteur du wagon et le gestionnaire d'infrastructure. En raison des régimes de responsabilité différents qui existent dans les différentes relations contractuelles, c'est le transporteur qui doit apporter la charge de la preuve auprès des autres intervenants s'il veut se décharger de sa responsabilité ou faire valoir ses droits. En dehors de deux exceptions, quand le dommage a été causé par un tiers ou quand le wagon endommagé est à l'origine des dommages à l'entreprise ferroviaire.

Quand l'entreprise ferroviaire n'est pas à l'origine du dommage il ne peut y avoir de présomption de responsabilité qui pèse sur lui. La position du transporteur dans la chaîne de responsabilité est délicate.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org
Original: FR

La Commission CIM du CIT adopte deux nouveaux produits pour les transports eurasiatiques et les transports multimodaux

Lors de sa 17^{ème} réunion, la Commission CIM a adopté à l'unanimité deux nouveaux produits du CIT : les CGT EurAsia et les CG trafic fer – mer. Ces produits constituent des bases juridiques importantes pour la poursuite des travaux du CIT dans les domaines de « l'interopérabilité juridique CIM/SMGS » et de la « multimodalité ».

Commission CIM

La 17^{ème} réunion de la Commission CIM du CIT s'est tenue le 25 mars 2014 au siège du CIT à Berne, sous la présidence de Madame Marianne Motherby, Directrice juridique de la DB AG. La Commission se réunit une fois par année ; ses langues de travail sont le français, l'anglais et l'allemand, les langues de travail habituelles du CIT. 27 entreprises membres du CIT participent aux travaux de la Commission.

CGT EurAsia et CG trafic fer - mer

La Commission a été informée sur l'élaboration des CGT EurAsia dans le cadre de la mise en œuvre du point 3 de la déclaration politique des 37 Ministres des transports de la Commission Economique pour l'Europe (UNECE). Les CGT EurAsia sont à l'état de projet et doivent maintenant s'établir rapidement sur le marché, dans le cadre d'une collaboration entre les entreprises ferroviaires et leurs clients. Elles ne s'appliquent que si les parties au contrat de transport – expéditeur et transporteur – les conviennent (opting-in). L'unification du droit en trafic international ferroviaire eurasiatique demeure l'objectif à atteindre.

L'application des CGT EurAsia sous la forme de conditions générales de transport interviendra sur la base du droit international privé (DIP), y compris ses règles relatives aux conflits de lois. Cette solution permettra d'acheminer des envois de marchandises en trafic international ferroviaire entre des Etats CIM et SMGS sous l'égide d'un seul contrat de transport. Le droit national procédural doit être examiné en profondeur du point de vue de la force probante de telles conditions générales de transport dans les pays concernés par les corridors.

Les CG trafic fer – mer, en tant que nouveau produit du CIT, règlent principalement les modèles commerciaux dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent. Le modèle dans le cadre duquel le transporteur maritime agit comme auxiliaire de l'entreprise ferroviaire sera examiné ultérieurement. Dans le cadre du modèle du transporteur subséquent, le transporteur prend en charge la marchandise et la lettre de voiture sous le couvert d'un contrat de transport direct. Ce modèle offre de nombreux avantages, également aux compagnies maritimes membres du CIT.

Les nouvelles CG trafic fer – mer ont été complétées par les spécificités du trafic maritime. Les représentants des compagnies maritimes ont soumis des propositions corres-



La Commission CIM en réunion à Berne

pondantes à cette fin. Les CG trafic fer – mer ont en outre été complétées par deux annexes – annexe 1 (Liste des lignes maritimes CIM) et annexe 2 (Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses). De plus amples informations sur les travaux du CIT dans le cadre du projet «Multimodalité» peuvent être consultées sous l'article correspondant dans le présent numéro du CIT-Info.

Qui peut agir comme transporteur ?

Dans le cadre des travaux d'élaboration des nouveaux produits marchandises du CIT en prévision de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, la question de savoir si le transporteur doit être une EF s'est posée, sans qu'une réponse définitive n'y soit donnée. Sur la base des études entreprises et de la situation actuelle, le complément ci-après à la définition du transporteur dans les produits marchandises du CIT a été approuvé par la Commission : « Lorsque le transporteur, si le droit national l'autorise, n'est pas une entreprise ferroviaire, il confie alors l'exécution du transport ferroviaire à une entreprise ferroviaire qui agit comme transporteur subséquent, transporteur substitué ou auxiliaire au sens de l'article 40 CIM. ». La Commission CIM a constaté que du point de vue du GT CIM et du SG CIT, il ne peut en résulter pratiquement que des avantages pour les EF et qu'aucun inconvénient majeur n'est à déplorer, les dispositions contraires du droit national étant expressément réservées.

Autres questions

La Commission CIM a approuvé en outre à l'unanimité les solutions opérationnelles ci-après élaborées par le Groupe de travail CIM en 2013 en vue du développement des produits marchandises du CIT :

- Plombage des wagons et des UTI ;
- Couleur d'impression de la lettre de voiture / lettre wagon ;
- Relevé des wagons ;
- Remise entre transporteurs – Traitement de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement ;
- Retour à vide des wagons en cas d'absence d'instructions ;
- Indication du détenteur du wagon sur la lettre wagon CUV ;
- Nouvelle procédure simplifiée de transit ferroviaire basée sur la lettre de voiture électronique.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Les scellés en trafic international ferroviaire des marchandises

A l'époque de la libéralisation des transports ferroviaires de marchandises en Europe, des efforts constants avaient été déployés pour aboutir à la suppression des formalités aux frontières et accélérer ainsi les transports internationaux ferroviaires de marchandises. L'apposition de scellés sur les wagons couverts et les unités de transport intermodal fermées, tant à des fins douanières qu'en matière de preuve dans le domaine du droit du transport, faisait partie des moyens de réaliser cet objectif. Afin de remédier aux difficultés qui résultaient de l'utilisation de plombs très hétérogènes par les entreprises ferroviaires, une nouvelle fiche UIC avait été créée en mai 2007, la fiche UIC 426 relative aux scellés ferroviaires standardisés – Europlombs.

Depuis lors, cette fiche a fait ses preuves. Afin toutefois d'améliorer la compétitivité, la qualité et la sûreté des transports internationaux ferroviaires de marchandises, le Groupe de travail Scellés créé au sein du Groupe de travail Questions douanières de la CER a révisé cette fiche en profondeur. Celle-ci sera plus conviviale et permettra aussi de répondre aux nombreuses nouvelles questions qui se posent en rapport avec les scellés et leur utilisation. Lors de sa réunion du 16 octobre 2013, le Groupe de travail Scellés, dans lequel le CIT est également représenté pour couvrir les aspects relatifs au droit du transport et à ses dispositions d'application, a achevé le projet de la nouvelle fiche. Celui-ci a été approuvé récemment au vote par correspondance par les membres du Forum Fret de l'UIC.

L'adoption de la nouvelle fiche implique quelques compléments dans le Guide du trafic marchandises (GTM-CIT), qui ont été approuvés lors de la dernière réunion de la Commission CIM le 25 mars 2014. Trois nouvelles annexes seront introduites dans le GTM-CIT afin de faciliter l'application des dispositions relatives aux scellés :

- annexe 1 «Irrégularités en relation avec les scellés»: cette annexe se présente sous forme de tableau et recense les mesures à prendre lors d'irrégularités en relation avec les scellés, en distinguant les irrégularités qui se produisent au départ, en cours de route ou à destination et selon que les envois sont sous surveillance douanière ou non ;



L'Europlomb a fait ses preuves

- annexe 2 «Adresses des interlocuteurs compétents pour les questions en relation avec les scellés» : sur le site Internet du CIT, la rubrique «Répertoires d'adresses – Marchandises» sera complétée par une nouvelle liste correspondante ;
- annexe 3 «Processus 'Apposition des scellés en trafic international'» : cette annexe se présente sous forme de schéma et a uniquement valeur d'exemple.

Ces nouveautés entreront en vigueur le 1er juillet 2014

Henri.Trollet(at)cit-rail.org
Original: FR

Nouvelles du projet « Multimodalité » du CIT

Un nouveau produit du CIT, les CG trafic fer – mer, a été développé pour les entreprises ferroviaires et les compagnies maritimes membres du CIT.

CG trafic fer - mer

Les CG trafic fer – mer, en tant que nouveau produit du CIT, règlent les modèles commerciaux dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent en complément à un transporteur ferroviaire. Les nouvelles CG trafic fer – mer offrent ainsi la possibilité aux compagnies maritimes membres du CIT d'effectuer des transports multimodaux sous le couvert de la lettre de voiture CIM.

Les nouvelles CG ont été mises au point lors de la dernière réunion du Groupe d'experts « Multimodalité » le 26 mars 2014. Elles seront soumises encore à la prochaine réunion de la nouvelle Commission « Multimodalité » du CIT, afin qu'elles puissent entrer en vigueur le 1er janvier 2015.

Commission « Multimodalité » du CIT

Les produits du CIT relatifs au trafic fer – mer seront développés par la nouvelle Commission Multimodalité, au sein de laquelle les compagnies maritimes occuperont aussi une

place importante. La première réunion de la Commission « Multimodalité » aura lieu le 12 novembre 2014 à Berne. Par le biais d'une lettre circulaire, le SG CIT invitera les membres du CIT à participer aux travaux de la Commission et à soumettre des propositions pour la présidence de la Commission. Les propositions doivent être introduites d'ici à la fin juin 2014, afin de pouvoir les soumettre au Comité du CIT lors de sa réunion du 18 septembre 2014.

En sus du développement des CG trafic fer – mer, la nouvelle Commission examinera l'opportunité d'une réglementation générale concernant la répartition des indemnités entre les entreprises ferroviaires et les compagnies maritimes. La Commission s'occupera également de la question de l'inscription des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV et soumettra des propositions concrètes au Secrétaire général de l'OTIF. Enfin, il s'agira d'examiner la nécessité de contrats-types ou de check-lists pour l'organisation des relations internes entre les transporteurs ferroviaires et les compagnies maritimes ou les transporteurs routiers.

Solutions juridiques pour le transport multimodal

Des améliorations au niveau du droit international ne pouvant être attendues qu'à long terme, les solutions contractuelles sous la forme de produits du CIT offrent une alternative pratique et rapide pour la réalisation de transports multimodaux. Cette alternative présente de nombreux avantages tant pour les entreprises ferroviaires que pour les compagnies maritimes.



Connecter le rail et la mer: la tâche ambitieuse de la Commission Multimodalité

[Erik.Evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:Erik.Evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Etat des lieux du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Quelles sont les expériences faites par les entreprises ferroviaires lors des négociations des contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ? Dans quelle mesure des conditions nationales d'utilisation peuvent-elles être uniformisées pour des transports internationaux ?

Le CIT a invité le 8 avril à Berne les juristes spécialisés des entreprises ferroviaires et d'autres experts de l'utilisation de l'infrastructure à procéder à un état des lieux sous le titre « Quo vadis CUI ? ». Lors de cet atelier, les orateurs provenant des milieux universitaires, de la pratique, des organisations internationales et les représentants de la Commission européenne et de l'OTIF ont mis en lumière le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sous différents angles. L'accent a été mis sur le cadre juridique actuel et

les expériences faites par les entreprises ferroviaires en relation avec le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire durant ces dix dernières années.

Au cours de discussions animées, les représentants des opérateurs traditionnels et nouveaux dans le domaine du transport des voyageurs et des marchandises, les représentants des gestionnaires de l'infrastructure, des organisations internationales ferroviaires, des autorités nationales et internationales se sont prononcés en faveur d'un renfor-

cement de la position des entreprises ferroviaires dans les négociations, d'un besoin d'harmonisation, de possibilités d'amélioration du cadre juridique et d'une réduction de la complexité juridique pour les transports internationaux.

Complémentarité du droit européen et de la COTIF / des RU CUI ?

Les représentants du milieu universitaire, de la Commission européenne et de l'OTIF reconnaissent unanimement que les dispositions du droit européen, en l'occurrence les articles 28 et 38 de la Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, et les Règles uniformes CUI ne sont pas en contradiction et ne présentent pas un potentiel de discrimination.

La manifestation a permis toutefois de déceler d'autres faiblesses du cadre juridique. La mise en œuvre hétérogène et complexe au niveau national peut conduire à une importante insécurité juridique et à des complications sur le plan juridique. Les contrats contiennent aussi bien des dispositions de droit privé que de droit public, pour lesquelles des principes et des procédures différents sont applicables. Même si les Règles uniformes CUI (art. 5) prévoient que le contrat définit le détail des conditions d'utilisation de l'infrastructure, ces dernières sont fixées unilatéralement par les gestionnaires de l'infrastructure dans les documents de référence du réseau. La formulation du champ d'application des Règles uniformes CUI n'est pas suffisamment claire non plus : dans la pratique, il est encore insuffisamment reconnu qu'elles s'appliquent à tous les contrats d'utilisation qui n'interdisent pas l'utilisation de l'infrastructure pour des transports sous le couvert d'une lettre de voiture CIM ou d'un billet CIV. Les discussions ont montré qu'en dépit de cela, les cas de dommages dans la pratique sont traités en règle générale sur la base des conditions générales des gestionnaires de l'infrastructure.

Un contrat entre partenaires égaux ?

Les documents de référence du réseau, les contrats eux-mêmes et les conditions générales sont dictés unilatéralement, dans le contexte juridique actuel, par les gestionnaires de l'infrastructure. Pour des transports internationaux, le transporteur doit conclure en général un contrat d'utilisation (différent) pour chaque réseau utilisé ; pour l'exécution d'un seul transport international, le transporteur doit donc gérer plusieurs contrats, avec plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, et des conditions d'utilisation contradictoires.

Individuellement, les entreprises ferroviaires n'ont guère une chance de pouvoir négocier les conditions d'utilisation lors de la conclusion du contrat, les gestionnaires de l'infrastructure n'ayant aucune marge de manœuvre pour des solutions individuelles après la publication des conditions d'utilisation, en raison de l'interdiction de toute discrimination. Des incitations font aujourd'hui défaut pour amener les gestionnaires de l'infrastructure à harmoniser les conditions d'utilisation sur plusieurs réseaux ; elles manquent aussi pour appliquer des conditions équilibrées. Il est tout à fait naturel que les intérêts des parties aux contrats soient



Les experts ont souligné le besoin de développer le cadre juridique relatif à l'utilisation de l'infrastructure

contradictoires ; un rapport de la SNCB/NMBS le démontre clairement. Les entreprises ferroviaires, en tant que partie faible au contrat, ne peuvent pas faire valoir leurs intérêts et doivent accepter les conditions du contrat qui leur sont fixées.

Face aux intérêts du moment des parties aux contrats lors de l'élaboration des conditions d'utilisation, la pratique actuelle n'est pas équitable. Le secteur est donc appelé à développer des solutions contractuelles équilibrées et harmonisées.

Harmonisation contractuelle des conditions d'utilisation : une chance ?

RailNetEurope (RNE⁽¹⁾) a présenté les conditions générales d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (EGTC⁽²⁾) négociées durant plusieurs années avec le CIT, avec le soutien de la CER, de l'ERFA et de l'EIM, et qui ont été actualisées au cours de ces deux dernières années. Même si elles sont insuffisamment appliquées dans la pratique, elles démontrent que des conditions d'utilisation peuvent être harmonisées sur le plan contractuel et négociées avec succès et sans discrimination au niveau des associations entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure. Les EGTC offrent la possibilité d'harmoniser les contrats d'utilisation pour des transports internationaux, indépendamment du nombre de contrats d'utilisation à conclure.

L'UIC a présenté les attentes exprimées par les transporteurs en relation avec les corridors européens de fret dans le cadre du projet « Efficient Corridor Coordination Organisation (ECCO⁽³⁾) », en montrant aussi les conditions nationales hétérogènes qui aujourd'hui compliquent l'exécution des transports internationaux ferroviaires sur les corridors européens de fret.

(1) « RailNetEurope », association des gestionnaires européens de l'infrastructure, dont le siège est à Vienne (www.rne.eu)

(2) Conditions générales d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (« European General Terms and Conditions ») adoptées en 2010 par RNE et le CIT

(3) Projet UIC « Efficient Corridor Coordination Organisation » visant à coordonner la représentation des intérêts des entreprises ferroviaires au sein des comités consultatifs dans le cadre des corridors.

Les EGTC peuvent contribuer de manière significative à satisfaire les exigences en matière d'harmonisation du droit européen (Règlement UE No 913/2010), en particulier sur les neuf corridors européens de fret, et sont susceptibles aussi grâce à un développement conjoint de fournir à l'avenir des règles harmonisées pour d'autres aspects qui sont réglés aujourd'hui de manière contradictoire dans les documents de référence du réseau.

→ Le développement des EGTC doit être poursuivi afin d'harmoniser d'autres parties des documents de référence du réseau pour les corridors européens de fret.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org

Original: DE

Enseignements pour les travaux futurs du CIT

L'atelier a livré principalement trois conclusions au CIT pour la poursuite des travaux au sein de la Commission CUI :

- Une révision des Règles uniformes CUI doit être préparée soigneusement.
- Un contrat uniforme d'utilisation pour plusieurs réseaux (en particulier sur les corridors européens de fret) doit être négocié au niveau des associations pour les transports internationaux.

Liens utiles

- [RU CUI](#)
- [EGTC](#)
- [RL 2012/34 EU](#)
- [Vo 913/2010](#)



PRO DOMO

Au revoir Gaston!

Lors de sa dernière réunion le 11 février 2014, le Groupe de travail « Scellés » de la CER a pris congé de son Président, Monsieur Gaston Zens (CFL Cargo), qui a pris une retraite bien méritée.

Henri Trolliet, ancien Suppléant du Secrétaire général du CIT et représentant du CIT au sein du Groupe de travail « Scellés » de la CER, et Wessel Sijl, Président du Groupe de travail « Questions douanières » de la CER, ont rendu hommage à Gaston Zens pour son enthousiasme, son engagement et ses propositions de solutions toujours très pragmatiques dans le domaine douanier et du droit du transport. Il avait toujours pour but d'optimiser les processus de transport entre les entreprises ferroviaires, dans l'intérêt des clients.

Fabienne Vaisson (SNCF Fret) va reprendre la présidence du Groupe de travail, avec en toile de fond des thèmes comme par exemple le développement de la fiche UIC 426 et de la check-list pour l'apposition des scellés sur les wagons. L'examen d'autres questions, comme la possibilité de convenir de renoncer au plombage dans certains trafics ou l'élimination des problèmes dans le cadre des processus de transport internationaux, sera également poursuivi. Les membres du Groupe de travail et le CIT se réjouissent d'intensifier leur collaboration avec Fabienne Vaisson. Le CIT est convaincu que Fabienne Vaisson, en sa qualité également de membre du Groupe de travail CIM du CIT, gèrera de manière optimale les relations étroites entre le droit douanier et le droit du transport.



Juergen.Scholz(at)dbshenker.eu

Original: DE

Conférence des services des réclamations marchandises, Berne, 28 mai 2014

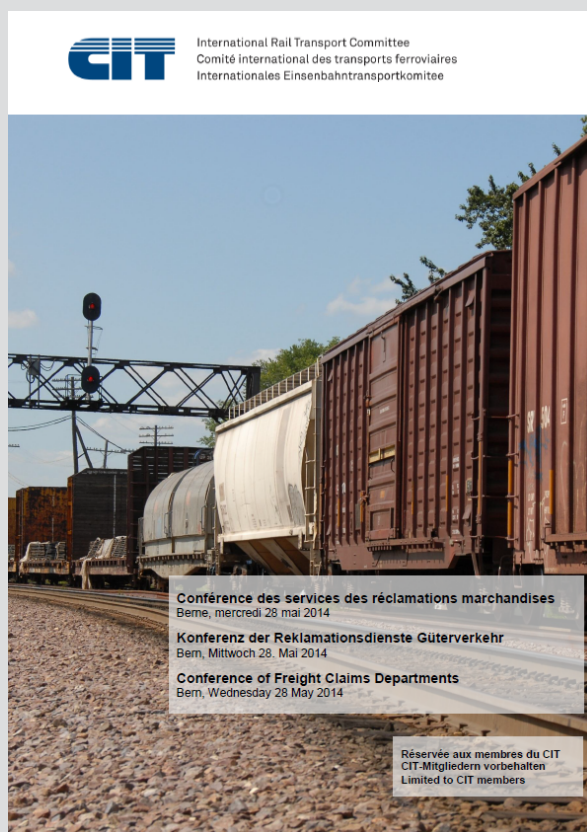
Nous avons le plaisir de vous inviter à la Conférence des services des réclamations marchandises 2014. Elle aura lieu le mercredi 28 mai au siège du CIT à Berne. Cette conférence s'adresse aux membres du CIT, en particulier au personnel des services des réclamations, des services commerciaux et des services juridiques. Comme de coutume, elle a pour but de contribuer à la formation continue du personnel des membres du CIT et au développement des produits marchandises du CIT.

Dans un premier temps, les suites données à la conférence de l'année dernière et les développements intervenus au niveau des produits marchandises du CIT seront passés en revue, sans omettre quelques questions relatives au droit du wagon. Le point sera fait sur l'état des travaux de l'OTIF et du CIT en relation avec la révision de la COTIF qui va être entamée cette année. L'accent sera mis ensuite sur la problématique de la constatation des dommages, afin de recenser les difficultés qui se présentent dans la pratique et les facilitations que l'informatique pourrait apporter dans ce domaine.

Dans la deuxième partie de la conférence, des questions d'intérêt général seront examinées au sein de plusieurs groupes : application des RU CIM et de l'AIM, constatation des dommages et Check-list accords traitement des réclamations. Les résultats des travaux seront présentés et discutés ensuite au sein du plénum.

Comme d'habitude, la dernière partie de la conférence est réservée aux contacts entre les participants. Ainsi, vous pourrez développer la collaboration avec vos partenaires au sein d'autres entreprises et régler aussi des cas concrets en suspens. Au besoin, le Secrétariat général du CIT se tient volontiers à votre disposition pour organiser de tels entretiens.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà de vous retrouver lors de cette conférence.



➔ [Informations et inscription](#)



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
13/14 mai	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
20 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Paris-Berlin	Erik Evtimov
28 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov
11 juin	Conférence marchandises avec les organisations de la clientèle	Berne	Erik Evtimov
12/13 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
27 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
2/3 juillet	Groupe juridique / d'experts CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov
28 août	Groupe d'experts « Révision COTIF »	Berne	Erik Evtimov
9/10 septembre	Groupe de coordinateurs / pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
18 septembre	Vorstand 2/2014	Berne	Cesare Brand
25 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Berne	Thomas Gyger

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Responsabilité
5/6 mai	5th Annual Middle East Rail Opportunities	SAR	Riyadh	Cesare Brand
13 mai	Global Team of Experts (GTC)	UIC	Paris	Erik Evtimov
13 mai	Steering Committee Freight	UIC	Paris	Erik Evtimov
14 mai	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
20 mai	GE Utilisateurs wagons	UIC	Paris	Dominic Quiel
21 mai	CER General Assembly	CER	Paris	Cesare Brand
21 mai	Customs working group	CER	Den Haag	Erik Evtimov
22 mai	Joint meeting customs-rail	CER	Den Haag	Erik Evtimov
3/4 juin	Ost-West Tarif (EWT)	UIC	Linz	Tetyana Payosova
4/5 juin	High Level Freight Meeting	CER-UIC	Stockholm	Erik Evtimov
17/18 juin	Univeral Rail Ticket (URT) meeting N°8	UIC/DB	Frankfurt	Thomas Gyger
16 juin	U.S. – E.U. Legal Summit	Focus-EU	Bruxelles	Erik Evtimov
18 juin	CER Assistants Meeting	CER	Paris	Erik Evtimov
23-25 juin	Global Rail Freight Conference	UIC	Wien	Jean-Luc Dufournaud
25-27 juin	Commission de révision de la COTIF	OTIF	Bern	Cesare Brand / Erik Evtimov
10 juillet	Univeral Rail Ticket (URT) meeting N°9	UIC	Paris	Thomas Gyger
10/11 juillet	Group of Experts towards Unified Railway Law	UNECE	Genève	Cesare Brand / Erik Evtimov
4/5 septembre	Generalversammlung VöV	VöV	Leysin	Cesare Brand
16/17 septembre	Commercial Group and Technical Group	UIC	Paris	Thomas Gyger

Rédaction:
Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90
Fax +41 31 350 01 99
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org