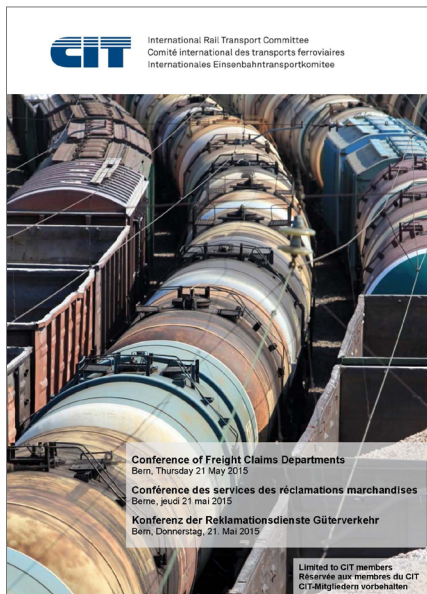




TABLE DES MATIÈRES



Conférence des services des réclamations marchandise : Berne, 21 mai 2015

Une vue d'ensemble des derniers développements des produits marchandises du CIT sera donnée et un point sera fait sur l'avancement des travaux de révision de la COTIF. Puis les expériences d'actions judiciaires et pratiques mettront l'accent sur les dommages liés aux vols.

Les thèmes seront d'abord abordés en groupes puis présentés et discutés en plénum. Ils concernent le traitement des réclamations, le dommage total en cours de transport – répartition des indemnités et pv de constatation électronique.

Le programme détaillé de la Conférence sera prochainement disponible sur le site internet du CIT.

➔ www.cit-rail.org

- 2 Italie : ratification de la COTIF 1999
- 3 Commission Européenne: conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire
- 3 Protection des données à caractère personnel des voyageurs
- 4 Nouveau document du CIT concernant le transport de marchandises dangereuses par des voyageurs
- 5 Tableau de comparaison CMR – CIM – et nouvellement SMGS
- 6 Conférence internationale de Prague sur les transports ferroviaires
- 7 Nouvelles du Groupe de travail CIM
- 8 Les organisations ferroviaires présentent les E-CG-I actualisées à la Commission européenne
- 9 Comment les délais de livraison sont-ils calculés en trafic international ferroviaire de marchandises ?



EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Je me réjouis de vous remettre le premier numéro de cette année du CIT-Info. Dans le domaine du transport des marchandises, nous vous informons notamment sur les travaux communs avec l'IRU (Union internationale des transports routiers). Le CIT souhaite ne pas se limiter à parler de la multimodalité, mais traduire les discussions par des résultats. C'est pourquoi nous nous employons avec l'IRU à créer des documents juridiques (conditions générales, modèles de contrats, etc.) afin de simplifier le passage d'un mode de transport à l'autre dans le cadre de la chaîne logistique, sur le plan administratif et juridique.

Dans le domaine du transport des voyageurs, nous abordons le thème de la protection des données. Avec la numérisation croissante des documents et des processus, en particulier dans la distribution, le droit de la protection des données gagne en importance également dans le cadre des travaux du CIT. Dans le domaine de l'infrastructure, nous vous informons sur les efforts visant à promouvoir l'utilisation des nouvelles E-CG-I, fidèles à la devise « Les produits du CIT ne sont bons que s'ils sont aussi utilisés dans la pratique ! ».

Bonne lecture !

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



Ratification de la COTIF 1999 par l'Italie

Le processus national de ratification en Italie s'est terminé le 20 octobre 2014 au terme de l'adoption de la loi sur la ratification par le Sénat. Formellement, la signature par le Président de la République et la publication au Journal officiel fin 2014 est maintenant suivie du dépôt de l'instrument de ratification auprès du Secrétaire général de l'OTIF début 2015.

Une lettre circulaire datée du 5 février 2015 du Secrétaire général de l'OTIF (en qualité de dépositaire de la COTIF) a annoncé que pour la République italienne, la COTIF telle que modifiée par le Protocole du 3 Juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (COTIF 1999), s'applique à partir de la date où l'instrument de ratification a été déposé, c'est-à-dire le 5 février 2015. Celui-ci n'a été assorti d'aucune limite au sens de l'art. 1 § 6 CIV et CIM ou de l'art. 42 COTIF.

Une liste complète des états membres et de la situation des ratifications, acceptations et approbations de la COTIF 1999 sont accessibles sur le site de l'OTIF, voir sous « publications ».

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

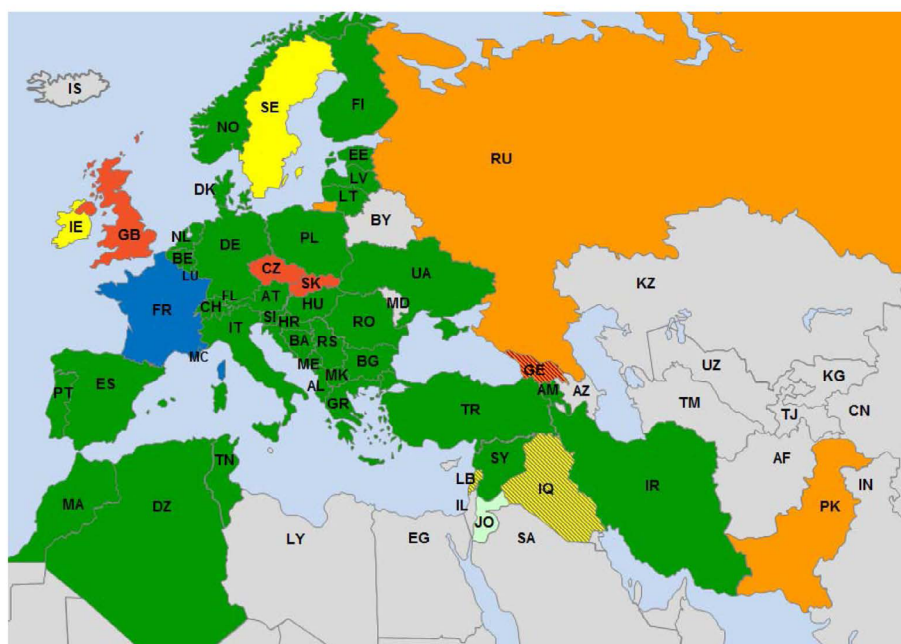
Original: DE



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

Etat au 5 février 2015
Stand 5. Februar 2015
Situation on 5 February 2015

- Tous les appendices de la COTIF (36)
Alle Anhänge des COTIF (36)
All COTIF appendices (36)
- Sans ATMF (2)
Ohne ATMF (2)
Without ATMF (2)
- Sans CUI/APTU/ATMF (3)
Ohne CUI/APTU/ATMF (3)
Without CUI/APTU/ATMF (3)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (2)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (2)
COTIF 1999 not yet ratified (2)
- Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhen der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



Liens utiles

- ➔ [Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices](#)
- ➔ www.otif.org

La Commission européenne clarifie les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de nouveaux services internationaux de transport de voyageurs

Le nouveau règlement de la Commission européenne précise les étapes procédurales et les critères essentiels du but principal et de l'équilibre économique en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire des nouveaux services internationaux de transport de voyageurs.

La Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen définit les conditions d'accès d'une EF disposant d'une licence lui donnant un droit d'accès, dans l'UE, à l'infrastructure ferroviaire de l'ensemble des États membres de l'Union européenne. L'article 10 de la directive dispose notamment que les EF se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. À cet effet, l'EF a le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. En vertu de l'article 10(3) du règlement, l'objet principal de ce service est de transporter des voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents. L'article 11 de la directive dispose que les États membres peuvent limiter le droit d'accès sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou plusieurs contrats de service public. Une telle limitation est admise uniquement dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public. Selon les articles 10(4) et 11(2) de la directive, la Commission est chargée d'adopter, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure et les critères à respecter pour déterminer l'objet principal du nouveau service et ses effets sur l'équilibre économique d'un contrat de service public. Conformément à ces dispositions, la Commission européenne a adopté le Règlement (UE) N° 869/2014 du 11 août 2014. Il s'applique à compter du 16 juin 2015.

Le règlement confirme que l'introduction de nouveaux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs librement accessibles et comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour ouvrir le marché aux services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts liés au service international. Par ailleurs, le règlement entend par « nouveau service international de transport de voyageurs » un « service international de transport de voyageurs qui est proposé pour être introduit sur le marché ou qui implique un changement substantiel en termes de fréquences accrues ou une augmentation du nombre d'arrêts d'un service international de transport de voyageurs existant ». Enfin, il précise que le demandeur (l'EF) doit informer les organismes de contrôle concernés de son intention d'exploiter un nouveau service international de transport ferroviaire de voyageurs avant d'introduire une demande de capacités d'infrastructure auprès du gestionnaire de l'infrastructure. Le règlement introduit en détail les règles de procédure et les critères substantiels respectifs permettant (i) de déterminer l'objet principal (c'est-à-dire s'il s'agit d'un service international ou d'un service intérieur) et (ii) de déterminer les effets d'un nouveau service international de transport de voyageurs sur l'équilibre économique d'un contrat de service public (c'est-à-dire savoir s'il compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public). Il importe enfin de savoir que l'évaluation des nouveaux services internationaux de transport de voyageurs n'est pas réalisée d'office par l'organisme de contrôle, mais uniquement à la demande des entités définies dans le règlement.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Liens utiles

- ➔ [Directive 2012/34/UE](#)
- ➔ [Règlement d'exécution \(UE\) N° 869/2014](#)



TRAFIC VOYAGEURS

Protection des données à caractère personnel des voyageurs – une demande farfelue ou une nécessité à l'ère du numérique ?

Les solutions de services numériques offertes par les entreprises ferroviaires à leurs voyageurs ouvrent de nouvelles possibilités dans le secteur du transport ferroviaire, mais requièrent aussi plus de prudence dans la collecte et le traitement par les entreprises ferroviaires des données personnelles des voyageurs.

Les entreprises ferroviaires impliquées dans l'activité de transport ferroviaire des voyageurs sont quotidiennement aux prises avec des voyageurs et leurs données à caractère personnel. Ces données peuvent être recueillies par les entreprises ferroviaires à des fins exclusivement commerciales (analyse des préférences des consommateurs) ou afin de respecter les obligations qui leur incombent selon le PRR Rail, notamment dans les cas d'indemnisation des retards. La protection des données revêt déjà à l'heure actuelle une grande importance dans les transports ferroviaires nationaux (concernant notamment les ventes par Internet) et

gagne en importance dans les transports internationaux de voyageurs (que ce soit dans le domaine des ventes et de la billetterie ou dans celui des services après-vente).

Les États membres de l'Union européenne reconnaissent le droit général de tout un chacun à la protection de ses données à caractère personnel (article 16 du TFUE, article 9 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne). Par ailleurs, le droit à la protection des données à caractère personnel fait partie intégrante du droit au respect de la vie privée, du domicile et des communications (article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme). Actuellement, dans les États membres de l'Union européenne, les modalités exactes de mise en œuvre du droit de la protection des données sont précisées par la législation nationale, qui transpose pour l'essentiel la directive 95/46/CE de l'Union européenne relative au traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. Face à ces défis de l'ère numérique, la Commission européenne a décidé d'améliorer le cadre européen relatif à la protection des données et s'est attelée à préparer sa réforme dès 2009. En 2012, elle a notamment proposé de mettre en place un nouveau règlement (en remplacement de la directive 95/46/CE) fixant le cadre européen général relatif à la protection des données. Ainsi, elle contribue à élaborer, en lieu et place des 27 cadres nationaux de protection des données, un seul régime applicable dans toute l'Union européenne. Le Parlement européen a voté en faveur du paquet législatif en première lecture, le 12 mars 2014. Toutefois, le nouveau règlement ne devrait pas être adopté avant 2016.

Les modifications apportées à la législation européenne sur la protection des données pourraient avoir une incidence sur l'avenir des activités ferroviaires liées aux voyageurs, notamment dans les domaines de la billetterie et des services après-vente. Toutefois, il convient de noter que certains États membres de l'Union européenne disposent déjà d'arsenaux juridiques rigoureux en matière de protection des données, plus ou moins équivalents au règlement futur. Ainsi, les implications juridiques précises de la réforme législative relative à la protection des données dépendront des régimes de protection nationaux existants dans ce domaine. Le Secrétariat général du CIT ainsi que les experts du Groupe de travail CIV étudieront plus avant les répercussions juridiques possibles de la réforme liée à la protection des données à l'échelle européenne dans le secteur du transport ferroviaire.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Lien utile

➔ [Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, JO L 281](#)

Le Groupe de travail CIV a élaboré le nouveau document du CIT concernant le transport de marchandises dangereuses par des voyageurs

Le nouveau document du CIT concernant le transport de marchandises dangereuses par des voyageurs en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules vise à garantir plus de clarté pour les voyageurs et davantage de sécurité juridique pour les membres du CIT.

La version modifiée du RID, qui traite du transport de marchandises dangereuses en trafic marchandises mais également en trafic voyageurs, est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. Les modifications apportées par la Commission d'experts du RID de l'OTIF ont entraîné la suppression du chapitre 7.7 du RID régissant spécifiquement le transport de marchandises dangereuses emportées en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (trains autos) par des voyageurs. Ces dispositions sont remplacées par les règles au point 1.1.3.8 du RID, qui se réfère simplement à un certain nombre d'autres dispositions applicables au transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs (pour de plus amples informations, voir le CIT-Info 6/2014).



Le GT CIV a suggéré d'inclure une annexe supplémentaire aux GCC-CIV/PRR concernant le transport de marchandises dangereuses par les voyageurs

A titre de comparaison, dans le secteur aérien, les informations aux voyageurs sur les conditions spécifiques de transport de marchandises dangereuses constituent un élément essentiel de chaque transport aérien. De nombreux efforts ont été entrepris pour normaliser la signalisation des marchandises dangereuses et rendre ces informations visibles par les voyageurs à maintes occasions (lors de l'enregistrement au comptoir ou en ligne, au niveau des contrôles de sécurité, etc.). Les répercussions éventuelles du transport d'articles dangereux à bord pendant le vol seraient en effet plus graves. Bien que les règles de transport des marchandises dangereuses par des voyageurs ferroviaires soient beaucoup moins strictes et que les accidents liés au trans-

port de ces marchandises ne se présentent qu'occasionnellement, il importe néanmoins que les voyageurs en prennent connaissance. Elles sont importantes non seulement pour la sécurité des transports des voyageurs, mais également en termes de responsabilité du transporteur au titre des éventuels dommages aux voyageurs et de responsabilité du voyageur au titre des dommages causés au transporteur en relation avec le transport de marchandises dangereuses par le voyageur lui-même ou d'autres voyageurs (articles 26 § 2, 32 § 2 et 53 CIV).

Les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses figurant au point 1.1.3.8 du RID sont trop techniques pour les voyageurs. À la suite des discussions préliminaires au sein du Groupe de travail CIV et avec le représentant de l'OTIF responsable des questions relatives au RID, le Secrétariat général du CIT a proposé plusieurs moutures d'un document destiné aux voyageurs sur le transport

de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs. Le Groupe de travail CIV a discuté ces projets lors de sa dernière réunion les 4 et 5 février 2015 et a finalement décidé d'inclure une annexe supplémentaire aux GCC-CIV/PRR concernant le transport de marchandises dangereuses par les voyageurs. Le résumé de ces règles sera disponible sous forme de tableau susceptible d'être utilisé par les transporteurs afin de mieux informer leurs voyageurs des règles applicables. Les nouveaux documents couvrent les exigences du RID, quoique dans un langage simplifié. La nouvelle annexe aux GCC-CIV/PRR et le tableau récapitulatif seront soumis en juin 2015 à la Commission CIV pour approbation.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

TRAFIC MARCHANDISES

Des experts du CIT et de l'IRU poursuivent leurs travaux relatifs à un tableau de comparaison CMR – CIM – et nouvellement SMGS

La collaboration entre le CIT et l'IRU vise à réaliser des progrès concrets dans le domaine de la mise en œuvre pratique de la multimodalité. Les deux associations travaillent en commun à l'élaboration de documents juridiques visant à créer des passerelles juridiques au niveau contractuel entre les différents régimes juridiques et à contribuer ainsi à l'élimination des obstacles juridiques et administratifs dans la chaîne de transport. Au titre de base pour la création de ces passerelles juridiques, le CIT et l'IRU ont entamé dans un premier temps l'élaboration d'un tableau de comparaison CMR-CIM-SMGS pour les modèles juridiques de collaboration entre la route et le rail.

Relations entre la COTIF/CIM et la CMR

Les droits du transport selon la COTIF/CIM et la CMR se sont influencés mutuellement tout au long de leur existence, en contribuant ainsi en permanence à leur développement réciproque. Ainsi, la CMR de 1956 applicable aux transports routiers internationaux a été élaborée à l'époque sous l'influence de la CIM de 1952 et a à son tour contribué au développement de la CIM dans le cadre de la révision de la COTIF 1999, en particulier sous l'angle d'une harmonisation renforcée entre la CIM et la CMR.

L'harmonisation entre les deux régimes juridiques a toutefois ses limites pour des raisons pratiques. D'une part, les méthodes de production dans le transport ferroviaire diffèrent de celles dans le transport routier. Le chauffeur routier a une « relation étroite » avec la marchandise transportée, car il est impliqué davantage dans le chargement du véhicule que le chemin de fer, qui prend en charge des wagons ou des trains entiers par exemple sur des embranchements de particuliers. D'autre part, des différences entre la CIM et la CMR ont été prises en compte, parce que les dispositions de la CIM sont plus favorables au client ou



La route et le rail vont de pair dans les travaux «multimodalité» du CIT

offrent une plus grande clarté juridique. Dans ce contexte, le transport par un transporteur substitué est réglé par exemple dans la CIM (art. 27), contrairement à la CMR. Des différences existent au niveau des causes d'exonération de la responsabilité selon les articles 23 § 3, 24 et 25 CIM et en ce qui concerne les limites de responsabilité en cas de perte ou d'avarie de la marchandise (art. 30 § 2 et 32 § 2

CIM) et de dépassement du délai de livraison (art. 33 CIM⁽¹⁾).

Tableau de comparaison CMR-CIM-SMGS

Dans le domaine du transport multimodal, des solutions juridiques au niveau intergouvernemental se font encore attendre ; les solutions au niveau contractuel permettent en revanche d'offrir rapidement des bases appropriées et souples pour la réalisation des transports. En vue de l'élaboration d'un modèle de contrat pour les transports rail – route, à la suite de la Conférence commune du CIT et de l'IRU en septembre 2013, de nouvelles études et des efforts d'harmonisation au niveau des interfaces entre les deux régimes juridiques sont encore nécessaires. Dans ce contexte, la responsabilité pour le transbordement des unités de transport des véhicules routiers sur les wagons dans les terminaux et pour le chargement des véhicules routiers dans le cadre de la route roulante n'est pas claire. Afin de mieux connaître les processus opérationnels, le CIT et l'IRU ont visité le terminal HUPAC à Busto Arsizio le 11 novembre 2014.

(1) Voir les principes de la réforme de la COTIF selon le Protocole de Vilnius 1999, Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale.

Le CIT et l'IRU ont préparé un tableau de comparaison CMR – CIM – documents de l'IRU et du CIT au titre de base de discussion supplémentaire dans le cadre des travaux d'harmonisation ; ce tableau servira de base aux premières propositions concernant le modèle de contrat relatif à la relation interne entre le rail et la route. Il contiendra une synthèse des principaux enseignements de cette analyse comparative des régimes juridiques.

Lors de la dernière réunion de la Commission Multimodalité du CIT le 12 novembre 2014 à Berne, il a été décidé d'étendre le tableau de comparaison aux dispositions du SMGS et aux prescriptions de service qui s'y rapportent. Les premiers résultats de ces travaux comparatifs seront présentés le 12 septembre 2015 lors d'un séminaire organisé par le CIT et l'IRU à Berne la veille de la deuxième réunion de la Commission Multimodalité.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Conférence internationale de Prague sur les transports ferroviaires du 18 au 20 mars 2015

La Conférence internationale ERRIC/IRFC 2015 sur les transports ferroviaires sera organisée par le Groupe Oltis à l'hôtel Clarion à Prague, du 18 au 20 mars 2015.

Cet événement, qui revêt une importance extraordinaire, est organisé sous les auspices du Ministère des transports et de plusieurs organisations internationales de premier plan comme l'UNIFE, l'UIC, la CER et l'OSJD. La nouvelle entreprise commune Shift2Rail Joint sera présentée pour la première fois depuis sa création.

Le premier jour de la conférence, les cadres supérieurs, les hauts représentants des organisations ferroviaires internationales et des principales sociétés s'exprimeront sur des sujets liés à la recherche et à l'innovation, à la concurrence dans le secteur ferroviaire, à la libéralisation et aux possibilités de coopération.

Le deuxième jour de la conférence sera organisé en deux volets distincts (ERRIC et IRFC). Le volet ERRIC (European Railway Research and Innovation Conference) sera l'occasion de mieux connaître l'initiative SHIFT²RAIL et ses objectifs, le cadre de référence et les programmes d'innovation individuels.



Le volet IRFC (International Rail Freight Conference), qui en est à sa cinquième édition, présentera ses expériences et les projets couronnés de succès en relation avec les transports ferroviaires internationaux, entre l'Europe et l'Asie notamment.

Le troisième jour sera consacré à une visite technique du centre de gestion du métro de Prague et à un voyage à bord d'un tramway historique dans la capitale. Cette troisième journée sera parrainée par la société AŽD Praha.

La conférence permettra aux participants d'acquérir de nouvelles informations et connaissances et de comprendre comment s'impliquer dans la recherche ferroviaire européenne pour la période 2015 - 2020. Ils auront par ailleurs la chance unique de rencontrer des experts clés du monde ferroviaire euro-asiatique.

Le CIT apportera sa contribution en présentant le cadre juridique des transports ferroviaires eurasiatiques.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: EN

Nouvelles du Groupe de travail CIM du CIT

Lors de sa réunion des 3 et 4 décembre 2014, le Groupe de travail CIM s'est penché principalement sur des questions en relation avec la lettre de voiture électronique dans les produits marchandises du CIT et avec les différents modèles d'exécution des transports, en se concentrant sur le celui du transporteur substitué, sous l'angle du droit international du transport ferroviaire et du droit douanier.

Lettre de voiture CIM électronique

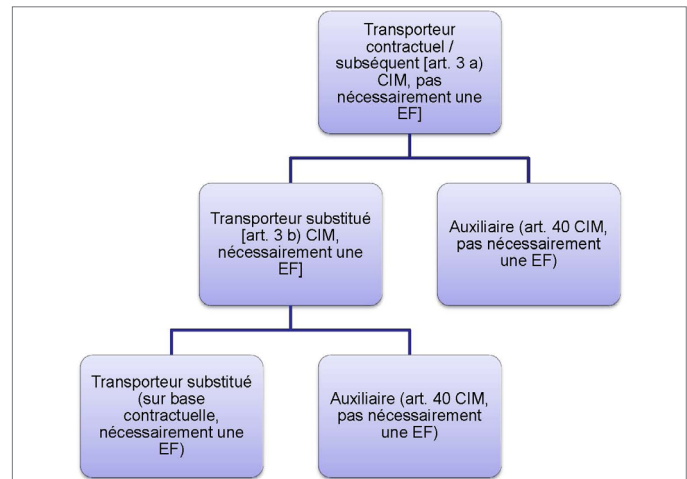
Les délibérations relatives aux suggestions du CIT relatives aux RU CIM, qui visent principalement à créer une base légale pour la lettre de voiture électronique, ont fait ressortir qu'une concertation complémentaire, de nature plutôt formelle, est nécessaire avec la Commission européenne, afin de clarifier les interfaces éventuelles avec le nouveau code des douanes de l'UE. A l'initiative du Secrétaire général de l'OTIF, une réunion de coordination a eu lieu le 19 septembre 2014 à Bruxelles, avec la participation des DG MOVE, TAXUD et SANCO et du CIT. A cette occasion, la question de principe et la date de l'entrée en vigueur du nouvel art. 6a CIM ont pu être coordonnées avec la Commission européenne.

Les autres travaux visant à mettre en œuvre la lettre de voiture électronique prévoient une démarche parallèle pour la lettre de voiture papier et la lettre de voiture électronique dans le Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT), une décision définitive concernant le nouvel art. 6a CIM étant encore attendue à l'heure actuelle. Les nouveaux guides remaniés relatifs à la lettre de voiture CIM (GLV-CIM) et à la lettre wagon (GLW-CUV), avec les spécifications fonctionnelles en annexe 1, seront réédités probablement le 1er janvier 2017 par le CIT. Les spécifications techniques seront développées en collaboration et sous la responsabilité de l'UIC/RAILDATA, sur la base des spécifications juridiques et fonctionnelles.

Modèles d'exécution des transports – qui peut être sous-traitant ?

La définition du transporteur dans les produits marchandises du CIT a été complétée le 1er juillet 2014 pour préciser que 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 (voir le CIT-Info 2/2014, p. 6).

La discussion sur ce sujet a été poursuivie sur la base de la question soulevée lors de la réunion du Groupe de travail CIM des 11 et 12 juin 2014 : le transporteur substitué doit-il être une entreprise ferroviaire et peut-il charger une autre entreprise ferroviaire d'exécuter le transport comme transporteur substitué ?



Modèles d'exécution des transports internationaux ferroviaires de marchandises

Selon la définition du transporteur substitué à l'article 3 b) CIM, le transporteur substitué ne peut être chargé que de l'exécution d'un transport ferroviaire. En raison des exigences du droit d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les Etats membres de l'OTIF, le transporteur substitué doit donc nécessairement être une entreprise ferroviaire.

Seul un transporteur visé à l'article 3 a) CIM (transporteur contractuel ou transporteur subséquent) peut confier, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué [cf. article 3 b) CIM]. Lorsque le transporteur substitué confie à son tour l'exécution de la totalité ou d'une partie de sa prestation à une autre entreprise, celle-ci est considérée comme sous-traitant au sens du droit commun (auxiliaire au sens de l'article 40 CIM 1999) et non comme transporteur substitué dans ses relations avec l'ayant droit selon le contrat de transport initial (cf. note de bas de page 1 ad point 1 des CG sous-traitance). Une entreprise ferroviaire chargée par un transporteur substitué d'exécuter le transport peut toutefois être qualifiée contractuellement également de transporteur substitué, pour autant que toutes les parties au contrat de transport, y compris l'expéditeur, y consentent. Un tel besoin est ressenti en relation avec la procédure simplifiée de transit ferroviaire en vigueur dans les Etats membres de l'UE et de l'AELE, selon laquelle seule une entreprise ferroviaire autorisée peut assumer des obligations douanières en tant que transporteur substitué.

A noter que les entreprises de transport routier qui effectuent des prestations de transport soumises aux Règles uniformes CIM (cf. art. 1 § 3 CIM) ne peuvent pas être transporteur substitué, ce dernier ne pouvant être chargé que de l'exécution d'un transport ferroviaire selon la définition de l'article 3b) CIM. Les entreprises de transport routier sont par conséquent des auxiliaires au sens de l'article 40 CIM (voir le rapport explicatif relatif à la COTIF 1999, p. 117, note 22).

Ces conclusions du Groupe de travail CIM seront soumises à l'approbation de la Commission CIM lors de sa prochaine réunion le 26 mars 2015.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Les organisations ferroviaires présentent les E-CG-I actualisées à la Commission européenne

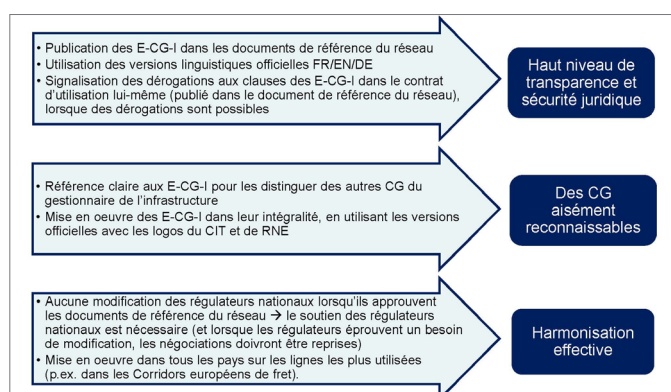
Sous les auspices de la CER, des représentants du CIT, de RailNetEurope (RNE), de la CER et de l'EIM ont rencontré des représentants de la Commission européenne le 27 novembre 2014 à Bruxelles pour une présentation des E-CG-I actualisées. La Commission s'est montrée intéressée à la solution du secteur et a annoncé quelques observations sur certains points.

Présentation de la solution du secteur par RNE

La Présidente du Groupe de travail « Legal Matters RNE » a présenté les principaux éléments des E-CG-I ainsi que les nouveautés résultant de l'actualisation du texte. RNE a souligné l'importance des besoins des clients dans le cadre des corridors européens de fret et les nombreuses activités d'harmonisation des organisations des corridors et de RNE. L'introduction des E-CG-I n'est toutefois pas encore une priorité à l'heure actuelle.

La Commission européenne salue l'initiative du secteur

La Commission européenne a salué l'initiative du secteur et souligné qu'elle pense qu'il convient de laisser d'abord le soin au secteur d'adopter des dispositions et de ne légiférer qu'en cas de nécessité. Dans ce contexte, les représentants de la Commission se sont montrés particulièrement intéressés à l'état de la mise en œuvre des E-CG-I et aux raisons de leur faible utilisation aujourd'hui.



Recommandations et souhaits pour la mise en œuvre des E-CG-I

Le CIT souligne la nécessité d'une harmonisation

Le Secrétaire général du CIT a saisi l'occasion pour exprimer le souhait des membres de son organisation d'introduire les E-CG-I sur les corridors de fret et de contribuer ainsi à l'harmonisation du droit. Il a également attiré l'attention sur le fait que les E-CG-I favorisent un degré élevé de transparence et qu'elles devraient être appliquées dans leur intégralité afin de ne pas porter atteinte à l'équilibre de la solution.

Lors de la mise en œuvre, il importe que la Commission mais aussi les régulateurs nationaux soutiennent les E-CG-I et contribuent à lever les doutes éventuels. En développant les E-CG-I, le secteur a éliminé les craintes et évité que certaines dispositions soient modifiées dans le cadre de l'adoption des documents de référence du réseau, ce qui aurait remis en question l'harmonisation des textes.

Le service juridique de la Commission européenne fait des recommandations

Au fil de la discussion, les représentants du service juridique de la Commission européenne se sont montrés intéressés aux raisons de certaines dispositions (comme par exemple le for au siège du gestionnaire de l'infrastructure) et ont fait part de précieuses observations juridiques. La Commission européenne a laissé en outre entrevoir d'autres observations aux représentants des organisations ferroviaires.

Les participants se sont déclarés satisfaits de l'intérêt et de la bienveillance des représentants de la Commission européenne par rapport aux E-CG-I négociées par le secteur.

Les organisations ferroviaires (CER, CIT, RNE et EIM) envisagent de présenter les E-CG-I également au « Independent Regulators' Group – Rail (IRG) », l'association européenne des régulateurs dans le transport ferroviaire, dans le courant de l'année 2015.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org

Original: DE



Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.

Comment les délais de livraison sont-ils calculés en trafic international ferroviaire de marchandises ?

En trafic international ferroviaire de marchandises, les délais de livraison sont en principe convenus entre les parties au contrat de transport, c'est-à-dire entre l'expéditeur et le transporteur contractuel. En l'absence d'une telle convention, les délais de livraison maximaux selon l'art. 16 § 2 CIM et le point 9 des CGT-CIM sont applicables.

Que faut-il comprendre sous la notion de délais de livraison maximaux ? Quelle est la différence entre le délai de livraison maximal et le délai d'expédition ?

Si le terme « délai de transport » (period for carriage / Beförderungsfrist) paraît suffisamment parlant, que faut-il comprendre sous le terme « délai d'expédition » ? Le délai de chargement est-il compris dans ce délai ?

L'art. 16 § 2 CIM prévoit des délais de livraison maximaux différents pour les wagons complets (lettre a) et les envois de détail (lettre b). Cette distinction relative à l'objet du contrat de transport est toutefois la même en ce qui concerne l'établissement des délais de livraison maximaux. Ils se composent du délai d'expédition et du délai de transport selon la distance parcourue en kilomètres, tant pour les wagons complets que pour les envois de détail.

Par ailleurs, le délai d'expédition se distingue du délai de chargement, en ce sens que ce dernier concerne des opérations spécifiquement ferroviaires avant la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Le chargement (et le déchargement) et les opérations qui s'y rapportent comme par exemple le regroupement des envois de détail, l'entreposage, l'emballage et le remballage des marchandises sont compris sous le terme générique « traitement des marchandises » à un lieu déterminé⁽¹⁾. Le délai de chargement est donc réglé par le droit national au lieu de prise en charge de la marchandise.

Le délai d'expédition est un élément du délai de livraison et est donc déterminant notamment en ce qui concerne la responsabilité pour retard en cas de dépassement du délai de livraison⁽²⁾. Les cas de dépassement du délai de livraison selon l'article 33 CIM sont portés à la connaissance des transporteurs participants au moyen de la formule conforme au modèle de l'annexe 1 AIM, conformément au point 3.2.2.2 AIM.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

(1) Voir R. Freise, Der Güterumschlag im Eisenbahnverkehr, TranspR 2013, p. 260.

(2) Pour de plus amples détails concernant le délai d'expédition et le délai de transport (délai de livraison) selon la CIM, voir J. Wick, traduction Favre/Ingold, Le droit international des transports par chemins de fer, Neuchâtel 1975, p. 126, note 11.



Le CIT souhaite la cordiale bienvenue à son nouveau membre

CER Hungary Zrt.

Créée en 2004, CER Hungary Zrt a été l'une des premières entreprises ferroviaires privées à voir le jour en Hongrie. Au cours de ces 10 dernières années, elle est devenue la principale entreprise privée du secteur ferroviaire et l'un des opérateurs internationaux les plus réputés en Hongrie. D'après les chiffres publiés pour l'année 2012, les transports



de marchandises réalisés par le groupe CER ont atteint approximativement 2 millions de tonnes, soit une augmentation de 1,5 million de tonnes en comparaison avec l'année 2013, malgré le déclin du transport de céréales, qui a toujours été l'un des principaux secteurs d'activité du groupe. Ces mêmes chiffres se sont confirmés en 2014.

La finalité du groupe CER Hungary Zrt est liée à son secteur d'activité principal : renforcer sa présence en Europe centrale ainsi qu'en Europe de l'Est en fournissant des services de transport ferroviaires internationaux majeurs. À cet effet, le propriétaire de la société a également constitué des entreprises ferroviaires dans les pays voisins.

Grâce à l'ensemble de ses compétences managériales, combinées à son savoir et à son expertise, CER Hungary Zrt apporte des solutions compétitives et efficaces dans l'ensemble des secteurs de la logistique ferroviaire.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: EN

Workshop de l'UIC et du CIT sur l'e-Ticketing à Utrecht les 21 et 22 mai 2015

Les membres de l'UIC et du CIT se rencontreront pour la deuxième fois afin de discuter des dernières avancées dans le domaine de l'e-Ticketing.

Après le workshop couronné de succès sur l'e-Ticketing qui s'est tenu en 2012 à Francfort-sur-le-Main, l'UIC et le CIT ont le plaisir d'annoncer la nouvelle édition de cet événement en 2015. L'ère du numérique offre certes de nouvelles possibilités, mais elle suscite aussi de nombreux défis quant à la mise en œuvre harmonieuse de solutions novatrices dans le domaine de l'e-Ticketing. Le workshop 2015 de l'UIC et du CIT sur l'e-Ticketing sera l'occasion de fournir aux participants les informations les plus récentes sur les nouvelles technologies et sur les innovations en mat-

ière d'émission de billets; il les éclairera aussi sur le cadre juridique existant dans le domaine de l'e-Ticketing. Le deuxième jour, les organisateurs proposeront un certain nombre de workshops intéressants qui permettront d'aborder les questions pratiques les plus pertinentes. Les Chemins de fer néerlandais (NS) accueilleront l'événement à leur siège à Utrecht. Le programme final du workshop sera disponible en mars.

Liens utiles

➔ www.cit-rail.org

➔ www.uic.org



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
10 mars	Groupe de travail CUI	Bruxelles	Myriam Enzfelder
25 mars	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
26 mars	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
15 avril	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
23 avril	Comité 1/2015	Berne	Cesare Brand
28-29 avril	Groupe de travail CIV	Zürich	Tetyana Payosova
21 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Joël Forthoffer
21-22 mai	Workshop e-ticketing	Utrecht	Tetyana Payosova
17-18 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
24 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
7-8 juillet	Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
10-11 mars	Commercial and Technical Group meetings	UIC	Paris	Jan Svensson, Tetyana Payosova
11 mars	Groupe de travail «Scellés»	CER	Paris	Joël Forthoffer
11-13 mars	Expert Group Meeting - Facilitation of Int. Railway Transport	UNESCAP	Bangkok	Erik Evtimov
17 mars	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
17-18 mars	Fraud and Ticket Forgery Working Group	COLPOFER	Leiden	Jan Svensson
18 mars	OTIF AG CIM	OTIF	Berne	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
18-20 mars	International Rail Freight Conference	OLTIS	Prague	Cesare Brand
24 mars	ERFA Annual Event	ERFA	Bruxelles	Cesare Brand
30-31 mars	UIC RAME International Conference on Railway Inter-operability and Standardisation	UIC	Doha	Cesare Brand
31 mars	Meeting of NEB on PRR	DG MOVE	Bruxelles	Tetyana Payosova
31 mars	Groupe d'études „Utilisateurs Wagons“	UIC	Paris	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
1 avril	CER-IATA Workshop	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
8 avril	UIC Steering Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
9 avril	UIC Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
15-16 avril	Rectification of Euro Rail Transit Summit	UIC	Paris	Cesare Brand
16 avril	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
16 avril	2nd Workshop on Rail Cargo Theft	UIC	Paris	Erik Evtimov
20-21 avril	Implementation GTC EurAsia	CCTT	Moscou	Erik Evtimov
23 avril	Ticketing Group	CER	Bruxelles	Jan Svensson
28 avril	Freight Meeting with RCA	RCA	Vienne	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
29 avril	Meeting of the joint technical group ECN CIM/SMGS	OSJD/CIT	Varsovie	Lothar Schneemann
5 mai	FSM Steering Group Meeting	FSM	Bruxelles	Cesare Brand

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