

## Editorial

### « Through ticketing » et lettre de voiture électronique



Lorsqu'un voyageur est victime d'un accident, la responsabilité du transporteur se fonde sur le contrat de transport qui le lie au voyageur. Le contenu du contrat, et en particulier le droit applicable ainsi que le for se détermine en fait d'après le titre de transport. C'est pourquoi le fait qu'un transporteur puisse être actionné hors des frontières européennes, aux Etats-Unis par exemple, dépend entièrement du titre de transport. Par conséquent, le transporteur se voit contraint de planifier sa gestion du risque et des assurances en fonction des critères de plusieurs ordres juridiques.

Ainsi, le « through ticketing » tel que l'envisage le Commissaire européen Siim Kallas ne représente pas une solution aussi simple qu'il ne le paraît de prime abord, et encore moins lorsque différents modes de transport tels que la route, le transport aérien et le rail doivent être réunis. Notre article de la page 4 vous informera des possibilités et des limites des titres de transport de bout en bout.

Equivalent du billet pour le trafic marchandises, la lettre de voiture occupe également le devant de la scène. En effet, la nouvelle lettre de voiture CIM/SMGS constitue un coup de maître, puisqu'elle incarne non seulement deux contrats régis par des régimes juridiques différents, mais elle permet également d'effectuer des transports de marchandises multimodaux rail/mer. Tout aussi réjouissantes sont les perspectives qui se dessinent dans les transports entre la Russie et l'Allemagne sur la mer Baltique ou encore entre l'Ukraine et la Turquie sur la mer Noire. Découvrez-en plus à ce sujet à la page 6.

Qui ne souhaiterait pas voyager de la Porte de Brandebourg à l'Arc de Triomphe avec un seul titre de transport ? Cependant, les voyageurs ont d'autres préoccupations à l'heure actuelle. Ils s'estimeraient probablement déjà heureux de pouvoir passer sans encombre de la DB à Thalys lors d'une correspondance manquée à Cologne et être indemnisés à destination conformément au PRR, et ce indépendamment du fait que le retard ait été occasionné par la gare de départ.

Et qui ne souhaiterait pas que les voitures neuves puissent être transportées de leur sortie d'usine à Wolfsburg jusqu'à San Francisco sous couvert d'une seule lettre de voiture ? Aujourd'hui toutefois, VW se contenterait vraisemblablement de pouvoir faire acheminer ses transports au moins jusqu'à Rotterdam sans papier, uniquement sous couvert de documents électroniques.

Le droit en vigueur nous permet déjà de viser un taux de satisfaction élevé de la clientèle – dans le transport de voyageurs tout comme en trafic marchandises. Alors n'attendons pas pour retrousser nos manches !

Thomas Leimgruber  
Secrétaire général du CIT

## Table des matières

La Jordanie rejoint l'OTIF	2
Des nouveautés dans le RID 2011	2
L'UE lance le portail européen <i>e-Justice</i>	3
Début des travaux de révision de l'AIV	4
Through ticketing : Nouveau thème pour l'UE	4
CCST : Nouveau format pour les titres de transport internationaux	5
Sus aux contrefaçons de titres de transport !	5
La Russie appelle de ses vœux une harmonisation du droit	6
Lettre de voiture CIM/SMGS : de l'Atlantique au Pacifique, par voie terrestre et maritime	6
CUI : Retour à l'uniformité et à la sécurité juridiques	8
Pro domo : Le Comité prépare l'Assemblée générale 2010	9

## Evénement

### L'Assemblée générale 2010 du CIT

aura lieu le 18 novembre 2010 à Berne et sera suivie d'un débat sur le thème

#### Défis à relever dans le futur : le rôle du CIT

avec les participants suivants :

- Henriette **Chaubon**, Directrice juridique, SNCF
- Jean-Luc **Dufournaud**, Président désigné du CIT
- Rainer **Freise**, Président sortant du CIT
- Jean-Pierre **Loubinoux**, Directeur général de l'UIC
- Johannes **Ludewig**, Directeur exécutif de la CER
- Marianne **Motherby**, Directrice juridique, DB
- Stefan **Schimming**, Secrétaire général de l'OTIF

Ce débat public aura lieu de 11h00 à 12h30 au siège du CIT – Weltpoststrasse 20, 3015 Berne.

## Droit des transports et politique des transports

### La Jordanie est membre associé de l'OTIF depuis le 1<sup>er</sup> août

Bien en amont de la mise en service de lignes internationales, le Royaume hachémite de Jordanie se prépare en tant que membre associé de l'OTIF à travers le suivi des travaux en cours au sein de l'Organisation, notamment aux sujets de l'interopérabilité technique ainsi que des facilitations ferroviaires, à l'exploitation optimale du réseau ferroviaire comprenant 950 km, dont la construction sera lancée en été 2011 et finalisée en 2014.

Pour l'OTIF, il s'agit d'un engagement explicite d'organiser à l'avenir les transports de voyageurs et de marchandises de dimension transcontinentale selon les dispositions contractuelles prévues par la COTIF.

La Jordanie est devenue le 46<sup>ème</sup> Etat membre de l'OTIF depuis le 1<sup>er</sup> août. Une liste des membres de l'OTIF est disponible sous : [www.otif.org](http://www.otif.org).

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR



Développement du réseau ferroviaire régional.

© OTIF

### Des nouveautés dans le RID 2011

Les prochaines modifications du RID entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011. Outre les modifications adoptées en novembre 2009, la Commission d'experts du RID de l'OTIF a encore décidé, en mai 2010, quelques petites adaptations, en particulier au niveau des dispositions du chapitre 7.7 du RID [*Transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main ou bagages enregistrés ainsi que dans et sur des véhicules automobiles (train auto accompagné)*]. Conformément au point 1.6.1.1, la période transitoire générale pour l'application de la version 2011 du RID s'étend jusqu'au 30 juin 2011.

#### Simplifications pour le feroutage (route roulante)

Jusqu'ici, il n'était pas rare, à l'expédition, de devoir compléter, voire recommencer l'étiquetage ou le placardage des véhicules automobiles, des caisses mobiles, etc. chargés sur des wagons



Nouvelles règles pour le transport de marchandises dangereuses au 1<sup>er</sup> juillet 2011.

porteurs en vue du transport par le rail. Il n'en sera plus ainsi dès 2011. Ceci ne vaut évidemment que si les véhicules sont entièrement marqués conformément aux dispositions de l'ADR (*Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*). En effet, les dispositions y afférentes sont désormais harmonisées, de sorte que le marquage pour le transport par la route réponde aussi aux besoins spécifiques du trafic ferroviaire.

#### Clarté dans le trafic voyageurs

Il est autorisé, à titre tout à fait exceptionnel, de transporter des marchandises dangereuses en tant que colis à main dans et sur des véhicules automobiles (train auto accompagné) ou en tant que bagages enregistrés dans des trains voyageurs, en petites quantités et en respectant les dispositions du RID. La réglementation demeure inchangée. Toutefois, les dispositions étaient jusqu'ici dispersées dans plusieurs sous-sections du point 1.1.3. Le RID n'étant généralement guère familier aux voyageurs, la Commission d'experts a décidé de regrouper toutes ces dispositions dans le chapitre 7.7, les rendant ainsi plus lisibles.

#### Publication du CIT

Depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, le 1<sup>er</sup> juillet 2006, le CIT fait paraître une publication en tant qu'appendice aux CGT-CIV (aux GCC-CIV/PRR depuis le 3 décembre 2009). La nouvelle teneur tiendra compte de la nouvelle structure des dispositions du RID et spécifiera également que les marchandises dangereuses emballées en quantités exemptées peuvent être transportées dans les trains si les prescriptions relatives aux conditions d'emballage sont respectées.

## Exigences concernant la manutention des marchandises dangereuses

Le point 1.10.2 du RID traite de la formation des personnes qui manipulent des marchandises dangereuses. Il ne s'agit pas uniquement des conseillers à la sécurité des entreprises, mais aussi de tout le personnel en contact avec ces marchandises dans le cadre de ses tâches quotidiennes. Les paragraphes 1.10.2.3 et 1.10.2.4 seront nouvellement ajoutés au RID. Ils stipulent que le personnel en question doit recevoir une formation sur les particularités en matière de sûreté des marchandises dangereuses avant d'entrer en contact avec ces dernières. Les connaissances doivent être actualisées régulièrement. L'employeur a l'obligation de tenir des relevés détaillés à ce sujet et de les communiquer sur demande à l'employé ou à l'autorité compétente.

## Consignes écrites en tant qu'aide en cas de situation d'urgence

Désormais, le RID stipule (nouveau point 5.4.3) que des « Consignes écrites selon le RID » doivent se trouver à portée de main dans la cabine de conduite des locomotives. Par ailleurs, le transporteur a le devoir d'informer le conducteur de train des marchandises dangereuses chargées. Ce dernier est alors tenu de prendre connaissance des dites consignes afin de savoir quelles mesures prendre en cas d'accident ou d'incident. Les consignes doivent correspondre au modèle de quatre pages présenté au point 5.4.3.4.

Afin de faciliter le travail de nos membres, le nouveau point 5.4.3 du RID (extrait de la notification de l'OTIF) peut être consulté en allemand, en anglais et en français sur le site Internet du CIT,

[www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org), rubrique Marchandises, Législation, RID 2011 / 5.4.3. Pour les autres langues, la traduction officielle dans la/les langue-s nationale-s respective-s fait foi.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE



La benzine des véhicules à moteur pour les CMR entre dans l'application du RID.



## L'UE lance le portail européen e-Justice

Le 16 juillet 2010, un nouveau portail a été mis en ligne dans 22 langues afin d'apporter une aide rapide pour les questions et les recherches juridiques concernant les différents Etats membres de l'UE. « Au final, le site modernisera et rationalisera la manière dont les citoyens reçoivent des informations et conseils juridiques. Ces derniers obtiendront des réponses dans leur propre langue, et ce rapidement », souligne Viviane Reding, Vice-présidente de la Commission et commissaire chargée de la justice, des droits fondamentaux et de la citoyenneté.

Avec plus de 12 000 pages internet, la première version du portail fournit des informations et des liens sur les lois et pratiques en vigueur dans tous les Etats membres. Il s'agit par exemple d'informations sur l'assistance juridique, la formation continue pour les juristes, la vidéoconférence, et de liens vers des bases de données juridiques, des registres d'insolvabilité et des registres fonciers en ligne. En outre, des fiches d'information sur les droits des victimes et ceux des défendeurs seront disponibles début 2011, pour chaque Etat membre. Elles expliqueront par exemple le traitement des infractions routières dans les différents pays.

La mise en place de cet instrument important repose sur le Plan d'action du Conseil relatif à l'e-Justice européenne pour la période 2009-2013, adopté en novembre 2008. Ce plan avait pour but d'améliorer l'accès à la justice et simplifier les procédures en cas de litige transfrontalier. Il prévoyait la création d'un portail européen e-Justice, reconnaissant ainsi que les technologies de l'information peuvent jouer un rôle majeur dans l'amélioration du fonctionnement des systèmes judiciaires des différents Etats membres de l'UE en facilitant le travail quotidien des praticiens du droit et favorisant la coopération entre autorités judiciaires.

Dans le cadre de sa stratégie Europe 2020, la Commission a élaboré, au moyen de procédures en ligne et de technologies modernes, les instruments nécessaires en vue de réduire les coûts et de simplifier les procédures judiciaires transfrontalières.

Informations complémentaires sur <https://e-justice.europa.eu>.

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

## Trafic voyageurs

### Révision de l'AIV pour une répartition simple et peu coûteuse des indemnités

Le Groupe de travail CIV a réévalué les règles de l'AIV au vu des statistiques de l'été sur les réclamations et les montants versés aux voyageurs comme indemnités de retard. Lors de sa réunion des 21 et 22 septembre derniers, il est arrivé à la conclusion qu'il faut trouver un système plus équilibré et équitable que celui en place actuellement, qui puisse satisfaire aux besoins de tous les membres du CIT. Le Groupe de travail a donc commencé à réviser le chapitre 4 de l'AIV, avec pour but de régler les problèmes de façon la plus simple et la moins chère possible sur le plan administratif pour les entreprises.

#### Système de répartition des indemnités

Le Groupe de travail CIV a débattu ouvertement de tous les aspects liés à un système de répartition des indemnités pour retards : quel montant peut être réparti ? quels coûts administratifs peut-on prendre en compte ? quels transporteurs doivent supporter les coûts des retards ? comment et quand répartir ? Après une analyse fine de toutes ces questions, le Groupe de travail a statué sur plusieurs principes de base qui devraient permettre une répartition simple et transparente des indemnités versées. Des propositions de texte modifiant l'AIV seront circulées en octobre auprès des membres du Groupe de travail et rediscutées lors de la prochaine réunion, les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2010.

#### Continuation du voyage ou réacheminement

Le Groupe de travail CIV a élaboré une méthode simple pour faciliter la continuation du voyage pour les voyageurs disposant de plusieurs titres de transport. Cette méthode doit encore être avalisée à l'interne par les associations ferroviaires, vu qu'elle a des répercussions commerciales. Elle devrait néanmoins être rapidement à disposition des transporteurs pour éviter que les



Le Groupe de travail CIV se penche sur la révision de l'AIV.

voyageurs rachètent de nouveaux billets en cas de manquement de leur correspondance et se fassent par la suite rembourser les billets inutilisés.

#### Information sur les retards

En principe, les voyageurs doivent apporter la preuve qu'ils ont subi un retard mais, en pratique, cela est rarement le cas. Il revient donc au service clientèle de l'entreprise émettrice de s'informer des retards subis par les voyageurs dans d'autres pays. Le Groupe de travail CIV a examiné les possibilités d'améliorer les échanges d'informations entre services clientèle et avec les gestionnaires d'infrastructure.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

### La Commission européenne veut encourager le « through ticketing »

Les voyageurs devraient pouvoir s'adresser à un « guichet unique » (*one stop shop*) pour acheter tous les titres de transport nécessaires pour leur voyage en avion, train, bateau, bus ou métro. Un billet direct, du lieu de départ à la destination finale, partout en Europe, est-ce réaliste ? Telle est en tout cas la volonté affichée de la Commission européenne en ce début d'automne.

Les entreprises ferroviaires ainsi que certaines compagnies maritimes et routières collaborent depuis bien longtemps pour offrir aux voyageurs des billets directs pour de nombreuses destinations en Europe, au Maghreb et au Proche-Orient. Grâce aux Règles uniformes CIV, les contrats de transport rail/mer ou rail/route sont régis par un droit uniforme dans 46 Etats allant bien au-delà des frontières de l'UE. En outre, ils sont soumis à des conditions générales de transport uniformes, adoptées par tous les transporteurs impliqués dans ces transports, qui sont membres du CIT et de l'UIC (GCC-CIV/PRR et SCIC-NRT).

Les contrats de transport CIV sont matérialisés par un ou plusieurs titres de transport standardisés et reconnus par toutes les entreprises membres du CIT et de l'UIC. Dans les années 1990, les standards ferroviaires se sont même rapprochés des stan-

dards aériens, afin de faciliter leur distribution dans les agences de voyages. On peut en conclure que le « through ticketing » ne pose aucun problème lorsque les bases juridiques du contrat de transport sont harmonisées et sûres.

Le « through ticketing » est par contre difficile à imposer lorsque le voyageur est soumis à plusieurs droits internationaux, européens ou nationaux, selon les modes de transport utilisés.



La standardisation juridique va de pair avec la standardisation technique pour offrir des billets directs.

Comment régler les cas d'accidents ? Comment gérer les retards ou perturbations sur un ou plusieurs modes ? Ces incertitudes ne sont pas propices à la commercialisation de billets directs. Pour qu'une chaîne de transports successifs soit réunie sous un seul et même contrat, les entreprises et les voyageurs doivent bénéficier d'un cadre juridique uniforme, clair, transparent

et équitable. Aujourd'hui, un tel droit multimodal reste à créer, et pas seulement pour l'Europe. Les RU CIV offrent un début de solution, à partir duquel ébaucher une véritable convention internationale rail/mer/air/route.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

## Nouveau format pour les titres de transport internationaux – les entreprises de transport explorent de nouvelles voies

Nouvelles exigences des membres du CIT et de l'UIC et avancées technologiques vont souvent de pair. Ainsi, le remplacement de toute une génération d'imprimantes dans les bureaux d'émission est subordonné à la volonté de réduire la consommation de papier et de proposer des titres de transport ferroviaires plus pratiques, autrement dit qui trouvent place dans un porte-monnaie classique. Un seul mot d'ordre donc : adopter le format carte de crédit (credit card size tickets = CCST), format identique à celui des cartes d'identité dans bien des pays et qui repose sur les normes ISO de la série 7800.



Est-ce le futur ? (basés sur des indications fictives).

Les premières propositions concernant ce nouveau format ont été émises en octobre 2009 pour ce qui est de la présentation des informations, et en février 2010 pour ce qui est des rouleaux de papier à utiliser (*stationery*).

Les propositions ont été reprises de concert par le CIT et l'UIC, lesquels planchent désormais sur les détails et recherchent des solutions pratiques aisément applicables et acceptées aussi bien par les voyageurs que par les EF partenaires. Une grande importance est également accordée à la sécurisation des recettes et à la protection contre les falsifications.

Une bonne lisibilité des titres de transport est bien évidemment primordiale, tant pour les voyageurs que pour le personnel de contrôle dans les trains. Il n'est donc pas exclu que le choix de la police et de la taille des caractères pour les CCST soit limité. Des modèles de présentation devraient en principe être proposés, à tout le moins pour les types de titres de transport les plus courants (IRT, NRT, RPT, Boarding Pass).

Deux EF envisagent d'introduire le CCST en 2012 et de l'utiliser en parallèle au format IATA actuel. Les autres EF peuvent décider en toute autonomie de passer au nouveau format.

Les guides du CIT seront adaptés et la fiche UIC 918-2 sera complétée d'une nouvelle partie supplémentaire. Etant donné que l'ERA (European Railway Agency) participe depuis le début aux travaux en qualité d'observateur, rien ne devrait s'opposer à ce que le CCST soit repris ultérieurement dans les documents techniques de la STI TAP.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Falsification des titres de transport – les contrefacteurs n'ont qu'à bien se tenir ! La période estivale – une période bénie pour les faussaires ?

Voilà une affirmation qui n'aura désormais plus cours dans le monde ferroviaire ! En effet, grâce à une bonne formation et avec l'aide de quelques instruments techniques, le personnel de contrôle détecte toujours mieux les billets contrefaits dans les trains. Que les titres de transport soient copiés, imprimés sur du papier contrefait ou avec des indications falsifiées ou encore modifiés à la main, rares sont les fraudeurs qui voyagent encore en toute impunité.

Les spécialistes du rail et la police se sont associés au sein du Groupe de travail « Fraudes avec des titres de transport » de la COLPOFER afin de mettre un terme aux agissements des contrefacteurs, mais également de protéger les clients de bonne foi des mauvaises surprises au cours de leur voyage. Chacun devrait se méfier des offres à prix cassés ! En effet, outre les clarifications administratives, les voyageurs pris en faute s'exposent également à la confiscation des titres de transport, à une amende salée, au paiement d'un supplément ainsi qu'à une plainte pénale.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Trafic marchandises

### La Russie appelle de ses vœux une harmonisation du droit

Des solutions juridiques harmonisées pour le fret ferroviaire transcontinental entre l'Europe/la Russie et l'Asie/la Chine sont souhaitables. La lettre de voiture CIM/SMGS constitue un premier pas vers la simplification et l'optimisation de ces transports. Fort de ce constat, le Ministre adjoint des transports de la Fédération de Russie, Sergey Aristov, a ouvert les débats lors de la 2<sup>e</sup> *Global Rail Freight Conference* (GRFC), qui a eu lieu les 6 et 7 juillet 2010 à Saint-Petersbourg. Plus de 300 participantes et participants venus de 30 pays ont ensuite suivi la présentation des différents thèmes abordés dans le cadre de la conférence.

Lors de la « table ronde 2 » consacrée au thème « Harmonisation législative et informatisation des documents de transport » et menée par le Vice-Président du Comité de l'OSJD, Viktor Zhukov, des experts des RZD, des LDZ, de l'OTIF, du CIT ainsi que de l'UIC ont discuté de la possibilité de trouver des solutions juridiques intégrées pour le fret ferroviaire transcontinental dans le champ d'application de la COTIF/CIM et du SMGS. Le premier Vice-Président des Chemins de fer russes et Co-président de la GRFC, Vadim Morozov, a également participé aux discussions de panel.

L'existence des deux systèmes juridiques CIM et SMGS, dotés de dispositions différentes en matière de responsabilité, représente un obstacle important au développement du fret ferroviaire transcontinental. Maintenant que des dispositions uniformes en matière de procédure pour le traitement et le règlement des réclamations CIM/SMGS ont été élaborées, le CIT et l'OSJD estiment nécessaire d'examiner quelles dispositions en matière de responsabilité peuvent être harmonisées au niveau du trafic CIM/SMGS.

La prochaine étape du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » consiste donc à élaborer des solutions juridiques pratiques en vue de l'harmonisation de la responsabilité, ceci sous la forme de Conditions particulières de transport CIM/SMGS (CPT-CIM/SMGS). Les CPT-CIM/SMGS peuvent également être employées pour d'autres mesures législatives



Le CIT a présenté les prochaines étapes du projet CIM/SMGS.

au niveau international, par exemple dans le cadre des travaux menés par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE).

La libéralisation et la mondialisation des marchés entraînent une hausse croissante de la demande de fret ferroviaire entre l'Europe/la Russie et l'Asie/la Chine. Les réseaux, au même titre que la clientèle, prédisent un potentiel de croissance énorme. La création d'une lettre de voiture CIM/SMGS et de ses instruments juridiques, lesquels permettent de surmonter relativement vite et à moindres frais les obstacles non physiques, constitue un premier pas vers la simplification des transports ferroviaires de marchandises dans le champ d'application des RU CIM et du SMGS.

Comme l'a relevé Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC et Co-président de la GRFC, au terme de la 2<sup>e</sup> *Global Rail Freight Conference*, les prochaines étapes doivent intervenir dans un avenir proche, ceci afin de garantir rapidement l'« optimalité » des modes de transport dans la réalisation de prestations de transport globales.

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

## Lettre de voiture CIM/SMGS : de l'Atlantique au Pacifique, par voie terrestre et maritime

### Utilisation étendue à l'ensemble du réseau des RZD

Par lettre du 6 septembre 2010, le Ministère des transports a donné son accord à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS sur l'ensemble du réseau ferroviaire de la Fédération de Russie, lequel s'étend sur quelque 85 000 km et compte 5000 gares (y compris l'infrastructure ferroviaire à écartement de 1067 mm sur l'île de Sakhaline). Cette extension majeure du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS concerne également la « magistrale transsibérienne » (TransSib) et la « magistrale Baïkal-Amour » (BAM) en tant que de liaisons ferroviaires de bout en bout entre l'Europe et l'Asie.

Dans le sillage de cette extension, les Chemins de fer mongols (MTZ) ont annoncé l'utilisation sans réserve de la lettre de voiture CIM/SMGS sur leur réseau. Axe de transit essentiel entre la Chine et la Russie, la liaison ferroviaire qui traverse la Mongolie permet de réduire de deux à trois jours la durée du transport. De fait, les transports ferroviaires internationaux de marchandises peuvent désormais se dérouler de l'Atlantique au Pacifique sous couvert d'un seul et unique document de transport.

La lettre de voiture CIM/SMGS ne constitue qu'une première étape. Afin de générer d'autres avantages pour le client, il est prévu d'harmoniser les dispositions en matière de responsabi-



Utilisation généralisée de la lettre de voiture CIM/SMGS à travers toute la Russie jusqu'au Pacifique.

lité applicables à ces transports. Les bases juridiques correspondantes sont déjà bien avancées et devraient être disponibles en 2011.

**Transports multimodaux sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS**

Pour les liaisons ferry-boat sur la mer Baltique, l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF/CIM, l'adhésion des RZD au CIT ainsi que l'inscription des lignes maritimes Sassnitz-Baltijsk et Sassnitz-Ust-Luga jouent un rôle important. La collaboration entre DB Schenker Rail DE et les RZD ouvre la possibilité d'exécuter ces importants transports multimodaux rail-mer sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. L'utilisation de cette dernière sur la liaison ferry entre Sassnitz-Mukran et Klaipeda constitue un second projet.

L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS en mer Noire est également possible et implique l'inscription des lignes maritimes sur la liste des lignes CIM par la Bulgarie, l'Ukraine et la Turquie.

Par lettre du 13 août 2010 adressée au CIT, les UZ ont émis le désir de voir la ligne maritime reliant Ilitchevsk, en Ukraine, à Derince, en Turquie, inscrite sur la liste CIM, ceci y compris le parcours terrestre entre le débarcadère et la gare maritime d'Ilitchevsk. Pour ces transports multimodaux, les UZ envisa-

gent d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS, de sorte qu'il ne sera plus nécessaire de procéder à une réexpédition. La lettre de voiture unique CIM/SMGS permettra de réduire les coûts liés à ces importants transports multimodaux rail-mer de marchandises de haute valeur et de raccourcir les temps de transport. Egalement reconnue comme document de transit douanier par les autorités douanières ukrainiennes, elle entraînera une diminution des coûts et un gain de temps supplémentaires. Le CIT continuera à coordonner le projet entre les UZ et les TCDD, tous deux membres du CIT, ainsi que l'OTIF, et à le soutenir activement.

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



## Utilisation de l'infrastructure

### Retour à l'uniformité et à la sécurité juridiques

Le 1<sup>er</sup> décembre 2010 marquera l'entrée en vigueur des annexes adaptées au droit communautaire de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), lesquelles renferment les prescriptions relatives à l'infrastructure (RU CUI, appendice E), au matériel ferroviaire (APTU, appendice F) ainsi qu'à l'admission technique de ce dernier (ATMF, appendice G). Cette avancée permet de mettre un terme à quatre années d'incertitude juridique pour le secteur ferroviaire en Europe.

Comme chacun sait, les Etats membres de l'UE avaient, sur demande de la Commission européenne, émis une réserve à l'encontre des RU CUI, APTU et ATMF peu avant l'entrée en vigueur de la COTIF. Cette vague de déclarations de la part des Etats membres signataires de la COTIF avait été déclenchée par la position de l'UE, selon laquelle certaines dispositions de la Convention entraînent en contradiction avec le droit communautaire.

En vue de résoudre les problèmes existants, l'UE et l'OTIF avaient mis sur pied un groupe de travail paritaire. La collaboration constructive au sein de ce dernier entre l'OTIF, les Etats membres et la Commission européenne au cours de l'année écoulée a permis de mener à bien la révision.

Ainsi que l'a déclaré à Berne le suppléant du Secrétaire général de l'OTIF, Monsieur Gustav Kafka, « il semble désormais indispensable, pour la restauration de la sécurité juridique dans le secteur ferroviaire, que les Etats membres ayant déclaré la non-application des appendices E, F et G retirent ces déclarations dans les meilleurs délais, dans la mesure où celles-ci ne leur sont plus d'aucune nécessité. »

### Indispensable certes, mais surtout urgent

Du point de vue du CIT, le retrait des réserves – au moins à l'encontre des RU CUI – est non seulement indispensable, mais également urgent. Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) constituent un système de responsabilité équilibré, qui apporte une réglementation claire, fiable et uniforme à ce thème complexe. La suppression d'un tel système occasionne des incertitudes de taille sur le plan juridique, lesquelles ont tendance à défavoriser le transporteur. L'absence de législation en matière de droit de recours est particulièrement problématique en ce qui concerne les dommages-intérêts versés aux clients du transporteur, dans la mesure où celui-ci doit, selon les RU CIV et CIM, indemniser ses clients également lorsque la cause du dommage est imputable au gestionnaire d'infrastructure.

### Adhésion de l'UE à la COTIF

L'UE a renoncé à l'Accord d'adhésion déjà paraphé et présenté à la 9<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'OTIF des 9 et 10 septembre 2009, et exige une nouvelle clause de déconnexion. Les négociations d'adhésion sont actuellement au point mort. Les obstacles sont, sur le plan matériel, la clause dite de déconnexion, et sur le plan formel, la question des langues.

Pour le CIT, il est de la plus haute importance que le retrait des réserves à l'encontre de certains appendices de la COTIF ne soit pas entravé par les discussions sur l'adhésion de l'UE à la COTIF et que l'adhésion de l'UE ne remette pas en question la COTIF en tant que droit international uniforme pour le transport international ferroviaire, applicable au-delà du territoire de l'UE.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org  
Original: DE



Les RU CUI bientôt applicables dans toute l'Europe.

Photo© SBB

## Pro domo

### Le Comité prépare l'Assemblée générale 2010

Le Comité du CIT a tenu sa 2<sup>ème</sup> réunion annuelle à Berne le 23 septembre 2010. La préparation de l'Assemblée générale du 18 novembre constituait l'une des dominantes de la réunion. Les projets de programme de travail 2011 et du budget 2011 ont été adoptés.

#### Elargissement des catégories de membres du CIT

Il a également adopté plusieurs modifications des Statuts du CIT à l'intention de l'Assemblée générale. Ces modifications visent à

- élargir les catégories des membres titulaires et des membres associés, de manière à faciliter l'adhésion au CIT d'entreprises qui n'effectuent pas des transports internationaux, mais qui utilisent tout de même des produits ou des services du CIT,
- définir dans quelle mesure les produits du CIT sont contraignants pour les membres,
- modifier légèrement la clef de répartition des frais du CIT, afin de mieux tenir compte de l'augmentation des ressources engagées dans le domaine du transport des voyageurs.

#### Retrait des déclarations de non-application des Règles uniformes CUI

Dans le domaine des questions liées à la COTIF, le Comité a pris acte de l'état des travaux relatifs à l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF et de l'entrée en vigueur des Règles uniformes CUI révisées le 1<sup>er</sup> décembre 2010. Juridiquement, il convient de distinguer clairement ces deux questions. S'agissant de la deuxième, il importe que les Etats qui ont déposé une déclaration de non-application des Règles uniformes CUI retirent ces déclarations pour permettre une application des Règles uniformes dans leur nouvelle teneur du 1<sup>er</sup> décembre 2010, approuvée également par l'Union européenne.



Le Comité au grand complet pour préparer l'AG 2010.

#### La lettre de voiture CIM/SMGS est toujours plus utilisée

Dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS », il a constaté que l'utilisation croissante de la lettre de voiture CIM/SMGS (la moitié des envois en trafic CIM/SMGS sont accompagnés de la nouvelle lettre de voiture) et les récentes décisions prises en prévision de l'extension de son utilisation dans les trafics avec la Russie et la Mongolie sont très réjouissantes. La même remarque vaut en ce qui concerne l'élaboration de règles uniformes en matière de responsabilité pour perte et avarie, qui seront reprises le moment venu dans une nouvelle annexe au Guide lettre de voiture CIM/SMGS.

#### Hommage au Président Rainer Freise

Enfin, le Président Rainer Freise, dont c'était la dernière réunion du Comité avant son départ à la retraite à la fin de l'année, a été remercié chaleureusement pour son engagement inlassable en faveur du CIT.

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

## Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
19/20 octobre	Groupe de travail CIM	Berne
26/27 octobre	Commission CUI	Berne
18 novembre	Assemblée générale CIT	Berne
25 novembre	Groupe de coordination CIM/SMGS	Berlin
26 novembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Berlin
1/2 décembre	Groupe de travail CIV	Berne

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsable
14 octobre	Customs Meeting de la CER	Bruxelles	Nathalie Greinus
14 octobre	Forum Voyageurs de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
15 octobre	Liaison Meeting with Customers Organisations	Bruxelles	Isabelle Oberson
15 octobre	1. Luzerner Transport- und Logistiktage	Lucerne	Erik Evtimov
18 octobre	Groupe Billetterie ferroviaire de l'UIC	Paris	Max Krieg
20/21 octobre	Groupe de travail « TAP Maintenance and Development » de l'UIC	Paris	Max Krieg
21 octobre	CEN Working Group Indirect fulfillment	Paris	Max Krieg
21 octobre	40 ans UIRR	Bruxelles	Henri Trolliet
22 octobre	Séminaire SNCF : PRR	Paris	Isabelle Oberson
27 octobre	Project Manager Meeting e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
27/28 octobre	Groupe d'experts RID de l'UIC	Odense (DK)	Max Krieg
1-3 novembre	UNECE Group of Experts on Euro-Asian Transport Links	Tachkent	Erik Evtimov
2-4 novembre	Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses de l'OTIF	Luxembourg	Max Krieg
4 novembre	Rencontre UIC-CIT	Paris	Thomas Leimgruber
9 novembre	Rencontre CIT-RNE	Bruxelles	Thomas Leimgruber
11 novembre	Conférence des CFF : Eisenbahn-Regulation in Europa und der Schweiz	Berne	Erik Evtimov Isabelle Oberson
16/17 novembre	Commission de la facilitation ferroviaire de l'OTIF	Berne	Erik Evtimov
18/19 novembre	UNECE Working Party on Rail Transport	Vienne	Erik Evtimov
19 novembre	Fiche UIC 471-1	Paris	Isabelle Oberson
24 novembre	15 <sup>ème</sup> anniversaire de Raildata	Florence	Henri Trolliet
25 novembre	IPAAB/KAIPV/OCDIV – Réunion annuelle	Hildesheim (DE)	Max Krieg
1 <sup>er</sup> décembre	Assemblée de la région Europe de l'UIC	Paris	Henri Trolliet
9/10 décembre	Conférence ERA: Passengers' Rights: Strengthening the role of transport users	Trier	Isabelle Oberson
14 décembre	Freight Focus Group de la CER	Bruxelles	Erik Evtimov

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  
Internet www.cit-rail.org