

Comité international  
des transports ferroviaires

## Editorial

### Une demi-année s'est écoulée, le temps de faire un bilan intermédiaire !



La Commission Marchandises, qui siégeait pour la première fois sous la direction de Marianne Motherby (DB), a adopté de nombreuses modifications et adaptations dans les produits du CIT lors de sa réunion du 26 mars. Les travaux relatifs à la lettre de voiture électronique et aux propositions correspondantes d'adaptation des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) se déroulent conformément au calendrier de travail. La multimodalité a constitué également un thème important durant le premier semestre : des progrès significatifs ont pu être enregistrés dans le cadre du projet de « Conditions générales relatives au contrat de co-traiteance en trafic marchandises fer – mer » (CG trafic fer – mer). Les résultats de ces travaux seront présentés lors de la conférence CIT/IRU sur le thème de la multimodalité le 5 septembre 2013 à Berne. Une étape importante a été franchie avec l'adoption de la déclaration politique des ministres des transports le 26 février 2013 lors de la 75<sup>ème</sup> réunion anniversaire du Comité des transports intérieurs de l'UNECE à Genève. Sur la base de cette déclaration d'harmonisation du droit eurasiatique, le CIT développe des conditions générales relatives aux transports eurasiatiques. Elles seront discutées et approfondies durant les mois à venir avec les organisations ferroviaires amies dans la zone SMGS.

Dans le domaine du transport des voyageurs, la mise en œuvre du Règlement PRR occupe toujours le devant de la scène. Les travaux préparatoires en vue du 2<sup>ème</sup> Workshop PRR le 15 octobre 2013 à Bruxelles sont menés de concert avec les représentants des autorités nationales chargées de l'application du PRR (NEB) et de la CER. La prise en compte des changements fondamentaux qui interviennent dans le cadre des processus de standardisation dans le domaine de la billetterie (notamment avec la STI TAP) constituent un défi lors de l'élaboration du nouveau guide en matière de billetterie. Des travaux précieux ont été accomplis afin d'accroître la transparence pour les entreprises ferroviaires et les clients lors de l'application des droits des voyageurs dans les trafics au-delà des frontières de l'UE, en particulier en provenance et à destination de la Russie. La Commission Voyageurs, sous la direction de Carmen Filipescu (Regiotrans) a pris acte de l'état d'avancement de ces vastes travaux dans le domaine du transport des voyageurs lors de sa réunion du 27 juin et retenu des orientations importantes.

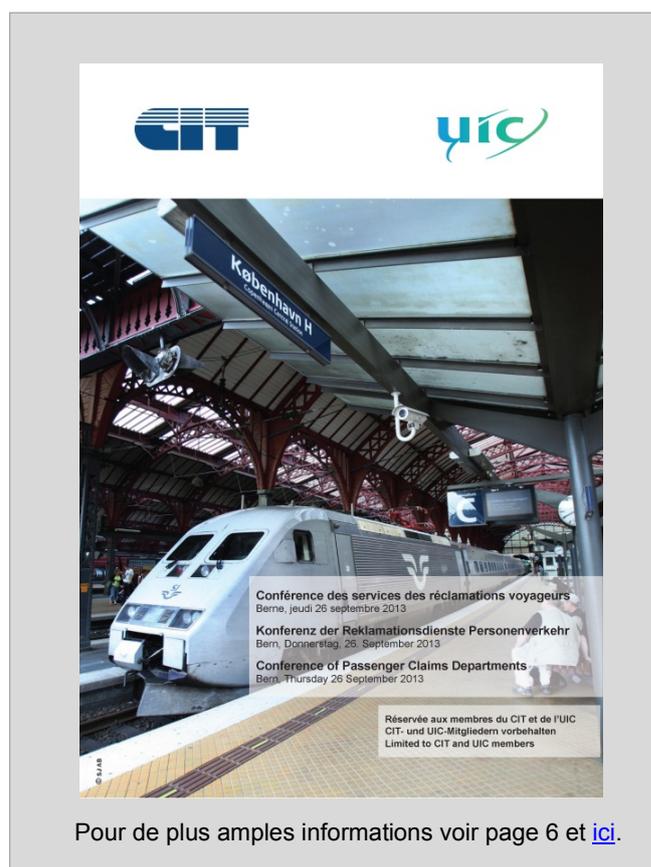
La Commission Infrastructure, sous la direction de Lucio Lanucara (Trenitalia) a retenu le 4 juin le cadre des travaux des travaux communs avec Rail Net Europe (RNE) en vue du développement des European General Terms and Conditions (EGTC) relatives à l'utilisation de l'infrastructure. Les questions juridiques en relation avec la mise en œuvre du « RECAST » au niveau des entreprises dans le domaine des installations de service ont constitué également un thème important.

Je profite de cette occasion pour remercier très chaleureusement les nombreux représentants de nos membres du travail précieux accompli dans les organes du CIT et pour souhaiter de très bonnes vacances d'été aux lectrices et aux lecteurs du CIT-Info !

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

## Table des matières

Assemblée générale et Assemblée européenne de l'UIC les 26 et 27 juin 2013 à Paris	2
Conférence internationale du CCTT sur le transport des marchandises sur la mer Baltique et les connexions des ports maritimes	2
Déclaration de Batumi visant à faciliter les transports dans le Caucase du Sud	2
SIAFI UIC 2013 : formation pour jeunes managers des chemins de fer	3
Décisions de la Commission CIV en trafic voyageurs	3
Multimodalité : comment articuler les différents droits des voyageurs ?	4
Workshop on Rail Passengers' Rights	5
Conférence des services des réclamations voyageurs	6
Rencontre annuelle des services des réclamations marchandises	6
Au menu du Groupe de travail CIM	7
17 <sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI	8
3 <sup>ème</sup> Conférence du corridor 1 à Thoun en Suisse	9
Droit et pratique	9
Pro domo	10



Conférence des services des réclamations voyageurs  
Berne, jeudi 26 septembre 2013

Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr  
Bern, Donnerstag, 26. September 2013

Conférence of Passenger Claims Departments  
Bern, Thursday 26 September 2013

Réserve aux membres du CIT et de l'UIC  
CIT- und UIC-Mitgliedern vorbehalten  
Limited to CIT and UIC members

Pour plus amples informations voir page 6 et [ici](#).

## Droit des transports et politique des transports

### Assemblée générale et Assemblée européenne de l'UIC les 26 et 27 juin 2013 à Paris

Dans le cadre de l'Assemblée régionale Europe et de l'Assemblée générale de l'UIC les 26 et 27 juin à Paris, le Guide relatif à un régime de performance européen (EPR), important du point de vue des membres du CIT, a notamment été adopté. L'évolution future des processus de normalisation a également été discutée. En plus des fiches UIC existantes, des standards ferroviaires internationaux doivent

être élaborés en collaboration avec l'OSJD ; ils devront s'appliquer aux réseaux 1435 et 1520. Enfin, la collaboration avec d'autres organisations de normalisation comme le CEN/CENELEC et l'ISO doit être améliorée.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org  
Original: DE

### Conférence internationale du CCTT sur le transport des marchandises sur la mer Baltique et les connexions des ports maritimes

*La première conférence internationale sur le transport des marchandises sur la mer Baltique du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) s'est tenue le 14 juin 2013 à Jurmala près de Riga, la capitale de la Lettonie.*

Le lieu de la réunion a été choisi en particulier en vue de faire du port franc de Riga une partie importante de la plus longue infrastructure ferroviaire du monde, la magistrale transsibérienne. Les liaisons multimodales fer – mer sur la mer Baltique faisaient partie également des principaux thèmes de cette conférence de haut niveau du CCTT.

La croissance économique des pays voisins de la Lettonie et le commerce bilatéral avec la Fédération de Russie – en plus du commerce avec le Kazakhstan, la Chine et d'autres pays d'Asie centrale – sont de bonnes raisons de prévoir une augmentation significative de la demande pour les transports ferroviaires de marchandises dans la région de la mer Baltique. L'envoi de marchandises vers l'Europe via le port de Riga et l'intégration de ce dernier dans la liaison ferroviaire transsibérienne offrent une excellente opportunité d'utiliser la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour les envois fer – mer en trafic eurasiatique. Selon le représentant du Ministère des transports de la République de Lettonie et la direction des Chemins de fer lettons (LDZ), un effort commun est par conséquent nécessaire pour créer des conditions favorables pour le Kazakhstan, la Chine et d'autres pays asiatiques, afin qu'ils choisissent davantage le port franc de Riga et d'autres ports de la mer Baltique lorsqu'ils utilisent cette liaison fer – mer.



Sur la base du MoU entre le CCTT et le CIT, la direction du CIT a participé à cette première conférence internationale du CCTT dans la région de la mer Baltique, à l'invitation personnelle du Secrétaire général du CCTT, Genady Bessonov. Cesare Brand et Erik Evtimov ont présenté les projets visant à harmoniser le droit international des transports ferroviaires et à développer en collaboration avec le CCTT la lettre de voiture CIM/SMGS électronique en vue de son utilisation pour les transports de marchandises sur le transsibérien.

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

### Déclaration de Batumi visant à faciliter les transports dans le Caucase du Sud

*Environ 120 représentants des Ministères, des autorités et des organisations internationales ont examiné les 26 et 27 juin 2013 à Batumi des mesures visant à faciliter le commerce et en particulier les transports dans les pays du Caucase du Sud et adopté une déclaration correspondante (voir encadré).*

Les participants à la conférence ont souligné les progrès significatifs enregistrés au cours des trois dernières années dans la mise en œuvre de mesures visant à faciliter le commerce et les transports. Afin que les transports ferroviaires ne soient pas ralentis aux frontières, des lois uniformes et standardisées sont nécessaires. Un besoin a été recensé dans ce domaine en raison des systèmes juridiques incompatibles qui subsistent dans le Caucase du Sud et les pays voisins.



En plus du droit national, trois régimes de transport internationaux sont applicables dans la région ; ils ne sont pas compatibles et doivent donc être coordonnés et harmonisés :

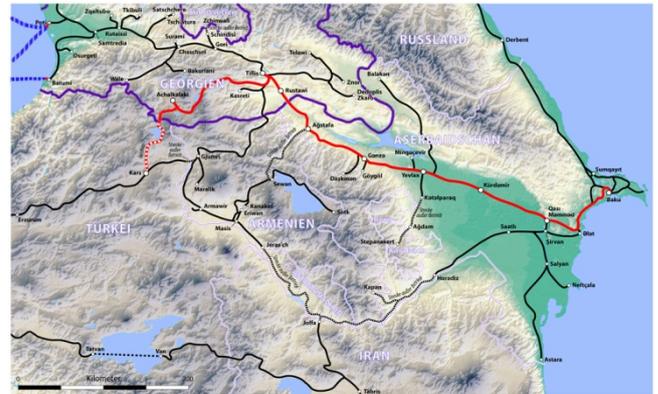
- le droit européen (directives et règlements UE, appliqués dans 27 Etats membres de l'UE),
- le droit international du transport sous le « patronage » de l'OTIF (appliqué dans 49 Etats) et
- la Convention SMGS pour le transport des marchandises dans le cadre de l'OSJD.

Cette troisième conférence régionale visant à faciliter le commerce et à promouvoir les corridors de transit dans le Caucase (CTC) était organisée par le Ministère géorgien du commerce et du développement durable, les autorités fiscales de Géorgie, le Ministère géorgien de la justice, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, l'Agence américaine pour le développement international et avec le soutien du Comité international des transports ferroviaires (CIT). Le CIT a apporté une contribution significative

Pour prendre connaissance de la « Déclaration de Batumi », [cliquez ici](#).  
(Original: EN)

à la réussite de la conférence en organisant sous sa présidence une table ronde consacrée à l'harmonisation des systèmes de transport ferroviaire. Elle portait sur la mise en œuvre du droit ferroviaire sur les corridors de transit du Caucase, qui relient les ports de la mer Noire aux centres de production et de consommation situés en Europe et en Asie.

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



Systèmes de transport ferroviaire entre la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan.

## SIAFI UIC 2013 : formation pour jeunes managers des chemins de fer

Environ 25 managers et jeunes experts de sept nationalités différentes et provenant de onze entreprises ferroviaires ont participé à la première séance du séminaire de formation SIAFI 2013, organisée au siège de l'UIC à Paris du 27 au 31 mai. Pratiquement tous les domaines du transport ferroviaire étaient représentés.

Durant cette première semaine, les participants ont eu la possibilité de se familiariser avec les institutions internationales et le cadre légal du système ferroviaire. Le premier jour, de hauts représentants des grandes organisations ferroviaires et partenaires (UIC, UNECE, CER, UNIFE et ERA) réunis au sein d'une table ronde ont eu l'occasion de

présenter leur cadre légal, leur modèle et leur conception de l'avenir du chemin de fer. Le deuxième jour, le CIT et la CER ont présenté les derniers développements dans le domaine du droit international du transport ferroviaire et les progrès récents dans le domaine de la politique des transports de l'UE.

Les horizons différents des participants au SIAFI, leurs compétences différentes et leur expérience professionnelle ont contribué à des échanges riches et fructueux et à des débats animés.

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

## Trafic voyageurs

### Décisions de la Commission CIV en trafic voyageurs

Lors de sa réunion du 27 juin dernier, la Commission CIV a passé en revue nombre de thèmes liés aux droits des voyageurs ferroviaires et à leur mise en œuvre, y compris les aspects du ticketing qui y sont étroitement liés. Certaines décisions devront être mises en œuvre par les membres de la CIT ces prochains mois, au sein des départements juridiques et des services clientèle.

#### Révision des GCC-CIV/PRR et de l'AIV

La Commission CIV a décidé de réviser les Conditions générales de transport GCC-CIV/PRR et l'Accord AIV pour le 1<sup>er</sup> octobre. Ces deux instruments clés du CIT en trafic voyageurs ont été adaptés sur la base des expériences pratiques faites ces derniers mois par les membres de la Commission en lien avec le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR).

Par exemple, l'AIV précise désormais comment calculer les indemnités de retard pour les titres de transport internationaux couvrant plusieurs trains dont certains sont exemptés du PRR et d'autres ne le sont pas. Il fixe également des règles simples pour traiter les réclamations relatives à des parcours nationaux vendus par des entreprises étrangères.

Autre exemple, le délai d'envoi des réclamations par les voyageurs a été allongé de deux à trois mois, dans les GCC-CIV/PRR, suite aux discussions qui ont eu lieu ces derniers mois avec les autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR. L'idée serait en effet d'allouer un délai de trois mois à toutes les parties :

- les voyageurs ont trois mois pour envoyer leurs réclamations,
- les entreprises ont trois mois pour traiter ces réclamations,



- les autorités nationales ont trois mois pour traiter les réclamations qui leur parviennent par la suite.

### Droits des voyageurs dans les autres modes

La Commission CIV a pris note des développements en cours au sein de l'Union européenne dans le domaine des droits des voyageurs. Elle s'est intéressée essentiellement à l'entrée en vigueur des règlements pour les transports routier et maritime, à la révision du règlement sur les droits des voyageurs aériens ainsi qu'aux derniers arrêts de la Cour de justice de l'UE en la matière.

La Commission CIV a d'ailleurs pris en compte les nouveaux règlements pour la route et le maritime lors de la révision des GCC-CIV/PRR. En effet, de nombreux parcours sur ces deux modes peuvent être liés à des parcours ferroviaires dans un seul contrat de transport multimodal. La règle future prévoit que chaque mode est régi par son propre règlement, sauf indication contraire dans les conditions particulières de transport. Les SCIC-NRT dérogeront notamment à cette règle (voir, pour de plus amples détails, l'article ci-dessous).

### Nouvelle Directive sur l'ADR

L'adoption de la nouvelle Directive 2013/11/UE sur les modes alternatifs de résolution des litiges (ADR) a été saluée par la Commission CIV. Celle-ci a toutefois relevé

l'absence de règles sur des questions de procédure qui ont pourtant une grande importance pratique, comme les délais d'envoi des réclamations par les voyageurs. Le CIT, en coopération avec la CER, alertera les États membres de l'UE sur ces points, vu qu'ils auront un impact sur les réclamations des voyageurs à l'avenir.

La nouvelle Directive imposera aux entreprises ferroviaires d'informer les voyageurs sur les solutions de médiation possibles, lorsque celles-ci ne pourront pas donner satisfaction aux voyageurs. Cette obligation s'ajoute à celle qui concerne déjà les autorités nationales chargées de l'application du PRR (article 29 § 2 PRR).

### Ticketing et STI TAP

Enfin, le ticketing et ses différentes facettes ont été longuement évoqués lors de la réunion de la Commission CIV. Le CIT doit réviser ses standards relatifs aux titres de transport internationaux suite à l'adoption de la STI TAP, afin d'améliorer la transparence et la cohérence de ces règles. La Commission CIV a pris note de l'état des travaux sur la STI TAP et des différentes questions juridiques qui ont été posées au CIT ces derniers mois en marge de la STI, notamment sur les horaires.

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

### Liens utiles :

- [Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs \(GCC-CIV/PRR\)](#)
- [Règlement \(CE\) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires](#)
- [Conditions particulières de transport internationales \(SCIC\) applicables aux voyages avec des billets sans réservation intégrée - NRT](#)
- [Directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement \(CE\) No 2006/2004 et la directive 2009/22/CE](#)
- [Règlement \(UE\) No 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen](#)

## Multimodalité : comment articuler les différents droits des voyageurs ?

*Le CIT s'est penché ces derniers mois sur la question de l'application des différents règlements européens sur les droits des voyageurs dans les contrats de transport multimodaux.*

Avec l'entrée en vigueur du Règlement UE 1177/2010 pour la mer à la fin 2012 et du Règlement UE 181/2011 pour la route en mars 2013, tous les modes de transport connaissent désormais des règles sur les indemnités à verser aux voyageurs en cas de retards. Or chaque mode a son propre système de responsabilité et ses propres exemptions, ce qui rend la situation plutôt complexe.

### Parcours multimodaux couverts par les Règles uniformes CIV

Les entreprises ferroviaires coopèrent depuis de nombreuses années avec des compagnies de bus et des compagnies de navigation sur la mer ou les lacs pour offrir des billets directs sur des parcours multimodaux internationaux. Ces transports sont en fait soumis aux Règles uniformes CIV aux conditions énoncées à l'article 1<sup>er</sup> et à l'article 30. Les RU CIV articulent de façon judicieuse les règles de

responsabilité pour les accidents durant les voyages multimodaux, par contre elles ne donnent aucune indication sur l'articulation des différentes responsabilités pour retards. Dès lors, se pose la question de savoir comment calculer les indemnités pour retard lors d'un voyage train + bus ou train + bateau.

### Révision des GCC-CIV/PRR

Le CIT a décidé d'adapter les Conditions générales de transport GCC-CIV/PRR sur la base du principe que chaque mode de transport est soumis à sa propre législation, sauf accord particulier entre les opérateurs concernés. Cette règle devra être éprouvée par la pratique, car elle ne sera peut-être pas aussi simple à mettre en œuvre qu'elle en a l'air.

En tous les cas, le CIT recommande aux opérateurs de réfléchir au droit applicable aux parcours multimodaux qu'ils veulent offrir sous couvert d'un contrat unique. Le Règlement Rome I sur le droit applicable aux contrats offre une grande flexibilité aux opérateurs ; celle-ci devrait être dès lors utilisée à bon escient.

## Pas de changement dans les SCIC-NRT

Le Groupe de l'UIC responsable des Conditions particulières pour le transport international SCIC-NRT a, pour sa part, décidé de maintenir l'application du Rail PRR aux parcours multimodaux vendus comme NRT<sup>1</sup>. Le Rail PRR est en effet plus favorable aux voyageurs que les nouveaux règlements pour la route et le maritime en ce qui concerne les indemnités de retard (25% après une heure de retard, 50% après deux heures). Les voyageurs seront donc gagnants.

Les règles de l'Accord AIV sur le traitement des réclamations pour retard restent donc valables pour les NRT multimodaux. La pratique montrera s'il est nécessaire de préciser l'AIV sur la répartition des montants alloués aux voyageurs de façon différente pour les parcours multimodaux et pour les parcours purement ferroviaires.

## Extension de l'Air PRR au rail ?

La Commission européenne souhaite étendre l'application des droits des voyageurs aériens à tous les contrats multimodaux mariant l'aérien avec un autre mode<sup>2</sup>. Ceci concerne donc tous les contrats du type avion + train, offerts par certains opérateurs comme Air France et Thalys ou Lufthansa et DB. Cette solution imposerait alors aux opérateurs de verser des indemnités allant de 250 à 600€ en cas de retard de plus de cinq heures à la destination finale du voyageur. La proposition de la Commission est discutée en ce moment au Parlement en 1<sup>ère</sup> lecture.

<sup>1</sup> NRT = non integrated reservation ticket

<sup>2</sup> Voir la proposition de révision du Air PRR publiée le 13 mars 2013 (COM/2013/130) et commentée dans le CIT-Info 2/2013, p. 3.

L'idée de la Commission ne tient pas compte de la spécificité des quatre modes de transport qu'elle a elle-même reconnue, en légiférant de façon différente dans chaque PRR. Ces différences sont d'ailleurs parfois difficiles à comprendre. Le rail est soumis à la législation la plus stricte dans plusieurs domaines (information, réclamations, qualité, etc.). Pour ce qui concerne les indemnités pour retards, il est difficile de comparer entre le rail et l'aérien. La Commission tente de régler en douce un problème vaste et complexe, sans avoir de vision multimodale qui tienne la route et sans avoir fait d'étude qui démontre l'importance ou l'impact d'une éventuelle législation en la matière.

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

### Liens utiles :

- [Règlement \(UE\) No 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement \(CE\) No 2006/2004](#)
- [Règlement \(UE\) No 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement \(CE\) No 2006/2004](#)
- [Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs \(CIV\)](#)
- [Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs \(GCC-CIV/PRR\)](#)
- [Règlement \(CE\) No 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles \(Rome I\)](#)
- [Conditions particulières de transport internationales \(SCIC\) applicables aux voyages avec des billets sans réservation intégrée - NRT](#)
- [Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement \(CE\) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement \(CE\) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages](#)



Workshop on Rail Passengers' Rights  
An exchange of views between railway undertakings  
and national enforcement bodies  
Brussels, 15 October 2013

## Workshop on Rail Passengers' Rights

An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies

**Bruxelles, 15 octobre 2013**

Le CIT et la CER organisent le 15 octobre 2013 un Workshop sur les droits des voyageurs ferroviaires qui permettra aux représentants des entreprises ferroviaires de rencontrer et d'échanger avec les représentants des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR (les « NEB »). Ce Workshop aura lieu à Bruxelles et est ouvert à tous.

Le dépliant avec fiche d'inscription peut être téléchargé à partir du site Web du CIT : [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org).

De plus amples informations sur le workshop peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Tél. +41 (0)31 350 01 90.



## Conférence des services des réclamations voyageurs

Berne, 26 septembre 2013

L'UIC et le CIT ont le plaisir d'inviter les collaboratrices et collaborateurs des services des réclamations, de la vente et des services juridiques de leurs membres à la **Conférence des services des réclamations voyageurs le jeudi 26 septembre 2013** au siège du CIT à Berne. Le dépliant avec fiche d'inscription peut être téléchargé à partir du site Web du CIT : [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org).

Dans le cadre de la première session consacrée au PRR (Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires), les affaires en cours et l'évolution de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne seront au centre des discussions, de même que les échanges de vues au niveau international entre les entreprises ferroviaires et les autorités chargées de l'application du PRR (NEB) et une future directive européenne sur les modes alternatifs de résolution des conflits (Alternative Dispute Resolution – ADR). Ces thèmes seront approfondis dans le cadre du Workshop I.

La lutte contre les fraudes et les falsifications constituera le deuxième point important de la conférence ; le président du Groupe de travail COLPOFER donnera un aperçu étonnant de ce sujet, qui sera abordé de manière très pragmatique. Dans le cadre du Workshop II, la question « le titre de transport en tant que preuve du contrat de transport » sera abordée pour une fois du point de vue technique ; la manière de vérifier l'authenticité d'un titre de transport et de prévenir les falsifications et les fraudes sera examinée.

La troisième session sera consacrée à la question des « correspondances manquées ». Quelles sont les données de l'horaire déterminantes, quelle est l'assistance apportée par les services clientèle aux voyageurs et quels sont les défis de la pratique ?

La dernière partie de la conférence est réservée au networking. Vous pourrez examiner des questions ouvertes ou des dossiers de clients en suspens avec vos collègues. Saisissez cette opportunité pour procéder à des échanges d'expériences avec eux ! En cas de besoin, le Secrétariat général du CIT organise de tels entretiens et met à votre disposition les locaux nécessaires.

De plus amples informations sur la conférence peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Tél. +41 (0)31 350 01 90.

## Trafic marchandises

### Rencontre annuelle des services des réclamations marchandises

*La dernière Conférence des services des réclamations marchandises (Berne, 23 mai 2013) a permis aux nombreux participants de se familiariser avec les nouveautés intervenues depuis l'an dernier, d'échanger leurs avis sur des problèmes d'intérêt général et de renforcer leurs relations réciproques.*

L'organisation de cette conférence annuelle au mois de mai et son découpage (exposés sur des thèmes d'actualité, travaux de groupes sur des questions d'intérêt général, networking) répondent pleinement aux attentes. La prochaine conférence aura lieu le 28 mai 2014.

#### Nouveautés 2013

Les participants ont pris acte avec satisfaction des suites données à la conférence 2012 et des développements en cours au niveau du droit international du transport ferroviaire et des produits marchandises du CIT. Il convient de citer en particulier

- les réflexions au sujet des différents modèles d'exécution des transports,

- la mise en œuvre réjouissante de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les trafics avec la Chine et les travaux relatifs à sa version électronique,
- les travaux engagés dans le domaine de la multimodalité, plus particulièrement la création de nouvelles Conditions générales applicables au contrat pour le transport international de marchandises en trafic fer-mer (CG trafic fer-mer),



- un premier paquet de suggestions du CIT en prévision d'une révision ponctuelle des Règles uniformes CIM, qui pourrait être engagée en 2014 sur le plan de l'OTIF,
- les nouveautés intervenues dans le domaine de l'acheminement des wagons vides comme moyens de transport, avec en particulier la création du nouveau Guide du trafic wagons (GTW-CIT) entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2013.

### Nouveaux horizons

Pour répondre au souhait exprimé par les participants à la conférence de 2012, un accent a été mis cette année sur le droit du wagon, plus particulièrement sur les questions de responsabilité pour les dommages causés aux wagons et par les wagons.

L'exposé très complet de Monsieur Urs Baumeler, Chef du service des sinistres des CFF, et les cas analysés dans le cadre de travaux de groupes ont révélé une fois de plus que la position du transporteur, au centre des relations contractuelles avec le client, le détenteur du wagon et le gestionnaire de l'infrastructure, est souvent difficile dans le domaine de la responsabilité, en raison des régimes de responsabilité différents qui existent dans les différentes relations contractuelles et du fardeau de la preuve qui incombe au transporteur lorsqu'il veut se décharger de sa responsabilité ou faire valoir ses droits auprès d'autres intervenants dans le cadre des transports internationaux ferroviaires de marchandises.

Les résultats des discussions seront pris en considération dans le cadre des réflexions engagées en prévision du développement de ces relations contractuelles, en particulier dans celle entre le transporteur et le détenteur du wagon.

Dans son exposé relatif au domaine de l'assurance, Monsieur Christian Heidersdorf, Directeur général de la branche assurance de la DB, a donné un très bon aperçu du domaine de l'assurance transport, en distinguant les trois principales catégories d'assurances (assurance responsabilité civile, assurance marchandises et assurance choses), en mettant en évidence les points importants auxquels le

preneur d'assurance doit prêter attention, depuis l'analyse des risques jusqu'à la négociation d'une police d'assurance pour les risques qu'il n'entend pas supporter lui-même et en relevant les points importants qu'il convient d'observer pour faciliter le règlement des sinistres. Il a relevé dans ce contexte que le grand nombre d'intervenants dans le domaine des transports ferroviaires complique le traitement des dommages en cas d'accidents et rend l'appréciation des responsabilités de plus en plus difficile.



### Problèmes d'intérêt général

Outre l'approfondissement des questions de responsabilité dans le domaine du droit du wagon, les travaux de groupes ont permis d'analyser des questions d'intérêt général relatives à l'application des Règles uniformes CIM et de l'AIM et les solutions juridiques correspondantes.

Un autre groupe a approfondi le thème de la constatation des dommages de transport et l'établissement des procès-verbaux de constatation. Les discussions ont mis en lumière la nécessité de réfléchir à de nouvelles solutions pour procéder aux constatations des dommages de transport, par exemple en collaborant plus étroitement avec le destinataire et en recourant davantage à des applications informatiques, également afin d'améliorer la prévention des dommages.

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

### Au menu du Groupe de travail CIM

*Lors de sa dernière réunion les 12 et 13 juin 2013, le Groupe de travail CIM a passé en revue l'état d'avancement des projets dans le domaine du transport des marchandises et entamé ou poursuivi l'examen d'une partie des questions juridiques et opérationnelles qui feront l'objet de propositions de modifications des produits marchandises du CIT lors de la prochaine réunion de la Commission CIM en mars 2014. La prochaine réunion du Groupe de travail CIM aura lieu les 13 et 14 novembre 2013 au siège du CIT à Berne.*

Dans le cadre du projet « CIM et lettre de voiture électronique », qui vise principalement à remplacer le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier par des dispositions matérielles donnant la priorité à la lettre de voiture électronique, il a recensé encore quelques points devant encore être finalisés lors de la prochaine réunion du Groupe d'experts « Révision COTIF ». Afin de réduire les difficultés liées à l'acheminement de certains documents administratifs



sous forme papier, l'OTIF et la CER seront invitées à demander aux organisations internationales ou régionales compétentes de créer des bases juridiques permettant d'éviter de devoir acheminer ces documents sous forme papier.

Le Groupe de travail CIM a pris acte avec satisfaction des progrès enregistrés dans le projet « *Interopérabilité juridique CIM et SMGS* » et examinera lors de sa prochaine réunion le projet des CGT EurAsia, qui auront principalement pour but de permettre l'exécution des transports entre l'Europe et l'Asie sous l'égide d'un seul contrat de transport.

Dans le cadre du projet « *Multimodalité* », les travaux relatifs à la création des CG trafic fer – mer progressent selon le calendrier. Le Groupe de travail CIM donnera ses instructions au Groupe d'experts « Multimodalité » pour la finalisation du projet de ces CG.

Parmi les *questions juridiques* examinées, il convient de citer l'importante question des *modèles d'exécution des transports*, dont les dispositions doivent être développées pour tenir compte de l'évolution du marché. Les propositions correspondantes seront finalisées lors de la prochaine réunion du Groupe de travail CIM. La *révision ponctuelle de la COTIF* envisagée au niveau de l'OTIF a également retenu l'attention du Groupe de travail CIM. Il a donné encore quelques instructions au Groupe d'experts « Révision

COTIF » pour la finalisation de certaines suggestions relatives aux Règles uniformes CIM qui seront présentées par le CIT.

Dans le domaine des *questions opérationnelles*, le Groupe de travail CIM a pris acte de l'adoption du projet de la fiche UIC 426 révisée (Scellés ferroviaires standardisés – Euro-plombs) lors de la dernière réunion du Groupe de travail Questions douanières de la CER. Il examinera lors de sa prochaine réunion des propositions visant à adapter le Guide du trafic marchandises (GTM-CIT) à la fiche révisée. Celle-ci devrait être approuvée lors de la prochaine réunion du Forum Fret de l'UIC. Le Groupe de travail CIM a également poursuivi l'examen des propositions présentées par quelques entreprises dans le cadre du questionnaire 2012 relatif aux produits marchandises du CIT, dont notamment celle du transfert des dispositions du Guide du trafic marchandises (GTM-CIT) et du Guide du trafic wagons (GTW-CIT) en matière de relevé des wagons qui intéressent également l'expéditeur dans les Guides de la lettre de voiture et de la lettre wagon (GLV-CIM et GLW-CUV).

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

## Utilisation de l'infrastructure

### 17<sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI

Lors de leur réunion du 4 juin 2013, les membres de la Commission CUI ont retenu des propositions de modifications en vue de l'actualisation des *European General Terms and Conditions for the use of railway infrastructure (EGTC)*.

Le CIT, en concertation avec la CER, négocie ces propositions avec RNE et EIM. Le CIT et RNE ont pour but d'actualiser les EGTC et de les adapter en particulier aux changements intervenus avec la Directive 2012/34/UE (refonte) et de promouvoir leur diffusion. A cette fin, les EGTC doivent être mises à disposition également en français et en allemand. La Commission CUI a adopté en outre une proposition visant à procéder à une enquête commune du CIT et de RNE auprès des gestionnaires de l'infrastructure afin de recenser leurs intentions quant à l'introduction des EGTC, à la manière de les introduire et à la

portée de leur mise en œuvre. Afin d'améliorer la transparence, une recommandation de texte standardisé à introduire dans les conditions d'utilisation de l'infrastructure doit être examinée.

En prévision de la révision de la COTIF, les membres de la Commission CUI ont recensé les points des Règles uniformes CUI qui pourraient faire l'objet de suggestions de modifications. La Commission en voit essentiellement trois : le champ d'application, la portée de la responsabilité et la création d'une base juridique pour les EGTC. Le Secrétariat général a soumis par correspondance des propositions à la Commission concernant ces trois points.

Jürgen Maier-Gyomlay, BLS, a renseigné la Commission CUI sur l'état des travaux de mise en œuvre des corridors de fret du point de vue des entreprises ferroviaires. La Commission a confirmé l'importance de règles juridiques harmonisées précisément pour les transports internationaux empruntant les corridors et a prié le Secrétariat général du CIT, s'agissant des questions juridiques, de soutenir l'UIC dans ses travaux de coordination des activités des entreprises ferroviaires dans le cadre des corridors de fret.

Les membres de la Commission CUI ont pris acte avec regret de la démission de Lucio Lanucara, Trenitalia, de son poste de Président en été en raison de son départ en Amérique. Les membres de la Commission ont été priés de soumettre leurs propositions de candidatures au Secrétariat général d'ici à la mi-juillet.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org  
Original: DE



### 3<sup>ème</sup> Conférence du corridor 1 à Thoue en Suisse

Le corridor 1 est le plus avancé des neuf corridors de fret en cours de développement selon le Règlement UE No 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif et vaut comme corridor de référence.

Plus de 150 représentants des milieux politiques, des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des exploitants de terminaux, des opérateurs, des ports et des autorités ont participé le 25 juin 2013 à la 3<sup>ème</sup> Conférence du corridor 1 à Thoue.

Les clients des corridors ont eu l'occasion de s'exprimer largement durant les exposés et les discussions. Ils voient des chances d'améliorer les capacités d'infrastructure dans la simplification et l'uniformisation des exigences opérationnelles et administratives dans les pays empruntés par les corridors, qui devraient en outre être suivies de développements de l'infrastructure. La compétitivité du fret ferroviaire par rapport à la route implique notamment de garantir des sillons au trafic marchandises et de leur donner la priorité par rapport au trafic voyageurs, de proposer des offres de sillons suffisantes et harmonisées pour toutes les parties du corridor et des conditions d'accès facilitées aux gares frontières.

Le règlement européen relatif au fret ferroviaire est perçu comme un outil de planification stratégique essentiel qui laisse un espace suffisant à tous les intervenants pour trouver des solutions communes. Des actions sont toutefois nécessaires pour assurer la fiabilité de sa mise en œuvre. Des mesures visant à éliminer les goulets d'étranglement et à unifier les paramètres des sillons (poids, longueur et hauteur des trains) ne sont pas mises en œuvre en temps opportun dans toutes les parties du corridor, ce qui limite la performance globale de ce dernier. Pour les entreprises



Corridor 1

Source: UE

ferroviaires, la durée de la mise en œuvre constitue un risque en matière d'investissements dans le matériel roulant (par exemple en ce qui concerne la réduction du bruit ou les équipements ETCS).

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Droit et pratique

**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.**

### Créance résultant du contrat de transport – Prescription de l'action

*Une entreprise ferroviaire agit comme transporteur substitué. Le transporteur qui lui a confié l'exécution de la prestation de transport refuse de lui régler une créance représentant le prix du transport.*

*Quel est le délai de prescription ?*

Les Règles uniformes CIM contiennent des dispositions spécifiques relatives au transporteur substitué uniquement sous l'angle de la responsabilité : toutes les dispositions desdites Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins (cf. art. 27 § 2 CIM).

Toutefois, le contrat conclu entre un transporteur et un transporteur substitué est aussi un contrat de transport, soumis aux Règles uniformes CIM, si c'est du trafic international, ou au droit national, si c'est du trafic intérieur. Dans le cadre de ce deuxième contrat de transport, le transporteur est alors expéditeur et le transporteur substitué est transporteur. Le délai de prescription s'agissant des créances du transporteur substitué (transporteur dans le cadre du deuxième contrat) vis-à-vis du transporteur (expéditeur dans le cadre du deuxième contrat) obéit donc selon le cas aux règles de l'article 48 CIM ou du droit national.

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

### Nombre de lettres de voiture

*Selon l'article 6 § 6 CIM, une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.*

*Quelles sont les exceptions à cette règle de principe 1 wagon – 1 lettre de voiture et comment sont-elles réglées ?*

Les exceptions à cette règle sont par exemple une lettre de voiture pour un train complet, une rame de wagon ou une unité de transport intermodal. Ces exceptions doivent être

réglées dans l'accord client (voir les commentaires relatifs au ch. 5 de la Check-list accords clients).

Lorsqu'une lettre de voiture est utilisée pour un train complet ou une rame de wagons, un relevé des wagons doit être joint à la lettre de voiture (voir fiche de travail 02-02 GTM-CIT). Les modalités de l'utilisation du relevé des wagons et le contenu de ce dernier doivent être réglés dans l'accord client (voir annexe 23 GTM-CIT).

Afin d'améliorer la transparence de ces dispositions, le Groupe de travail CIM vient d'adopter une proposition visant à transférer dans le GLV-CIM et le GLW-CUV les dispositions du GTM-CIT et du GTW-CIT relatives à l'utilisation des relevés des wagons qui intéressent également le client. Ces propositions devront encore être approuvées par la Commission CIM lors de sa prochaine réunion en mars 2014.

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

## Pro domo

### Bienvenue : Nouveau membre: ERS Railways B.V. (NL)

ERS Railways B.V. est une des entreprises ferroviaires majeures du secteur privé européen. Fondé en 1994, avec alors quelques départs hebdomadaires en tant que prestataire de service intermodal, ERS Railways propose des trafics intermodaux dans différents pays européens, assurés par eux-mêmes ou en collaboration avec des partenaires stratégiques.

La circulation maritime des trains connecte les principaux ports européens avec le trafic intérieur. Le trafic continental dessert d'importantes régions économiques. En outre, ERS Railways B.V. offre des services ferroviaires à la clientèle dans divers pays européens.

Nous souhaitons à ce nouveau membre une cordiale bienvenue au CIT.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org  
Original: DE



## Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
29 août	Groupe d'experts « Révision COTIF »	Berne	Erik Evtimov
5 septembre	Conférence CIT/IRU « Multimodalité »	Berne	Erik Evtimov
10 septembre	Ad hoc Group UIC Leaflet 150 and CIT GTC Cooperation	Paris	Isabelle Oberson
10/11 septembre	Groupe d'experts « Multimodalité »	Sassnitz	Erik Evtimov
12 Septembre	Groupe d'experts CIM/SMGS	Sassnitz	Erik Evtimov
19 septembre	Comité 2/2013	Berne	Cesare Brand
24/25 septembre	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
26 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs CIT/UIC	Berne	Isabelle Oberson
15 octobre	CIT/CER Workshop on Rail Passengers' Rights (Workshop with NEBs)	Bruxelles	Isabelle Oberson
23 octobre	Groupe de travail CIV	Paris	Isabelle Oberson
23 octobre	Commission CUI	Berne	Myriam Enzfelder
23 octobre	Séance CIT et Federal Passenger Company (FPC)	Berne	Erik Evtimov
24/25 octobre	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement		Lieu	Responsabilité
22 août	Assemblée générale de l'Union des transports publics	UTP	Berne	Cesare Brand
3 septembre	CER Assistants Meeting	CER	Paris	Erik Evtimov
6 septembre	TAP TSI Common Support Group	UIC	Cologne	Thomas Gyger
10 septembre	Ad hoc Group UIC Leaflet 150 and CIT GTC Cooperation	UIC	Paris	Isabelle Oberson
10/11 septembre	Commercial Group and Technical Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
11 septembre	Wagon Users Study Group	UIC	Paris	Henri Trolliet
20/21 septembre	Versammlung des Internationalen Verbands der Tarifeure (IVT)	IVT	Bratislava	Cesare Brand
26/27 septembre	CER Management Committee & General Assembly	CER	Zagreb	Erik Evtimov
26/27 septembre	Euro-Asia Economic Forum 2013	EAEF	Xian (CN)	Cesare Brand
1 <sup>er</sup> octobre	Steering Committee Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
6 octobre	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
8/9 octobre	Conference "Club Ferroviar"	Club Ferroviar	Bucarest	Cesare Brand
9 octobre	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
14-17 octobre	Ticketing Action Group and TAP Maintenance and Development Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
16 octobre	Working Group on Seals	CER	Ljubljana	Henri Trolliet
23-25 octobre	Working Party on Rail Transport (SC2)	UNECE	Genève	Erik Evtimov
24 octobre	Passenger Commercial & Distribution Forum	UIC	Francfort sur le Main	Cesare Brand
29/30 octobre	Working Group on the transport of dangerous goods RID	UIC	Olten	Henri Trolliet

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](http://www.cit-rail.org)