

## ☰ TABLE DES MATIÈRES

### Transports internationaux ferroviaires de voyageurs est - ouest

Dans le cadre de la deuxième phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/ SMPS », le CIT organise un séminaire sur les transports internationaux de voyageurs est - ouest le 29 octobre à Monte-Carlo. Les résultats de la première phase du projet, notamment le guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR - SMPS, seront principalement présentés. Des représentants des membres du CIT, de l'OTIF, de l'OSJD et de la DG MOVE participeront au séminaire. D'autres thèmes d'avenir seront également examinés, tels que le développement des produits voyageurs du CIT (modèles de contrats, check-lists, etc.) et leur application par les RZD/ FPC, ainsi qu'une comparaison des titres de transport émis en trafic international voyageurs est - ouest.

➔ [Flyer](#)

### Assemblée générale du CIT

Nous avons le plaisir d'inviter nos membres à participer à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 19 novembre 2015 à Berne, au siège du CIT (salle A au 1er étage), situé à la Weltpoststrasse 20. La partie statutaire de la réunion débutera à 9.00 heures et se terminera au plus tard à 11.30 heures.

Dans une deuxième partie, Péter Rónai, vice-président de RailNetEurope (RNE), présentera le rôle et les attributions de RNE dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure.



International Rail Transport Committee

**General Assembly  
19 November 2015**

- 2 Nouveau guide pour les titres de transport ferroviaires internationaux: MIRT
- 3 Nouveau Guide pour les contrats de coopération: MCOOP
- 4 La Commission européenne a publié les orientations interprétatives relatives au Rail PRR
- 5 De nouveaux outils interactifs pour soutenir le travail quotidien des membres du CIT
- 6 Conférence annuelle des services des réclamations marchandises
- 7 Nouvelles de la réunion annuelle du Groupe juridique et d'experts CIM/ SMGS
- 9 Travaux actuels du CIT dans le domaine de la multimodalité
- 10 Acceptation de la marchandise au transport - Etablissement de l'étiquette-wagon



## EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Dans le domaine du transport des voyageurs, deux étapes importantes ont été franchies au cours de ces six derniers mois. La Commission CIV a approuvé le 24 juin deux nouveaux produits du CIT : le Guide pour les titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) et le Guide pour les contrats de coopération dans le transport international de voyageurs (MCOOP). Ces produits sont présentés brièvement dans cette brochure.

La Commission européenne a publié le 3 juillet 2015 les « Interpretative Guidelines to the Rail PRR (IG PRR) ». Vous trouverez à la page 4 une première analyse de ces nouvelles recommandations qui peuvent être appliquées en premier lieu par les autorités nationales de mise en œuvre.

Enfin, nous vous renseignons sur l'état des travaux dans le domaine de la multimodalité et des transports CIM/SMGS.

Après les vacances d'été, je vous souhaite un bon début dans le deuxième semestre et beaucoup de plaisir à la lecture du présent numéro du CIT-Info.

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



## Nouveau guide du CIT pour les titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT)

Le CIT a travaillé activement ces trois dernières années à la fusion des deux guides existants du CIT dans le domaine de l'émission de titres de transport - le Guide du trafic voyageurs du CIT (GTV-CIT) et le Guide titres de transport CIV (GTT-CIV) - en un nouveau guide unique.

La révision a pour but de mettre à la disposition des membres du CIT un guide d'utilisation facile et aisée, au libellé clair et simple et fournissant les informations recherchées par l'utilisateur. En bref, le nouveau guide doit être plus convivial pour les membres. Il prend également en compte les nouvelles méthodes techniques de distribution, concernant notamment la billetterie électronique et le nouveau cadre juridique introduit par la STI TAP.

### Approbation formelle par la Commission CIV

Le nouveau Guide pour les titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) sera publié dans les trois langues du CIT, l'anglais, le français et l'allemand.

Il a été formellement approuvé par la Commission CIV le 24 juin et entrera en vigueur le 13 décembre 2015 (soit à la date des modifications des tarifs internationaux et du changement d'horaire). Une version électronique améliorée sera disponible dans les pages protégées du site Internet du CIT d'ici octobre 2015 et une première version papier sera également mise à la disposition des membres du CIT.

### Cap sur l'émission électronique

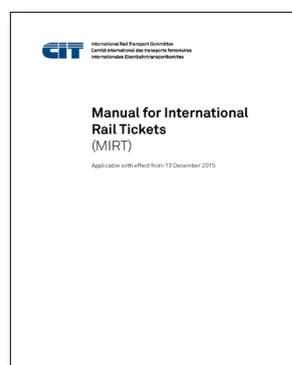
Le MIRT se concentre principalement sur l'émission électronique de titres de transport et sur les différentes méthodes d'émission telles que les billets avec codes à barres et les billets sur téléphone portable. Les titres de transport manuels dans le transport international constitueront une exception à l'avenir, à convenir de manière bilatérale entre les entreprises ferroviaires concernées.

### Procédures de commande du fond de garantie

Le MIRT précise la vérification, l'utilisation et le traitement du nouveau fond de garantie 2012 du CIT ; il décrit par exemple les modalités de requête par les membres du CIT des données relatives à l'impression, les mesures de sécurité à respecter, les règles applicables en matière de confidentialité, les règles sur l'octroi de sous-licences à des tiers pour l'utilisation et la production du fond de garantie, notamment aux imprimeries et à des distributeurs externes.

### Acteurs de l'émission de titres de transport et autres sujets

D'autres sujets nouveaux et intéressants sont abordés dans le chapitre sur les acteurs dans la distribution internationale, notamment leurs fonctions et responsabilités (« qui fait quoi dans la distribution internationale »), et dans ceux présentant les différentes organisations impliquées dans la coopération ferroviaire internationale ainsi que les dispositions légales et les normes contractuelles dans l'émission de titres de transport internationaux. La nouvelle situation juridique créée par la STI TAP fait l'objet d'une présentation ; il s'agit en effet d'une nouvelle législation importante en sus des Règles uniformes CIV et du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (Rail PRR).



Le nouveau guide du CIT relatif aux titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT)

Dernier point, et non des moindres, les informations classiques sur les titres de transport ne sont pas négligées. Le nouveau guide précise également les informations devant figurer obligatoirement sur les titres de transport au niveau international et celles qui dépendent d'accords commerciaux et du droit national. Il convient de garder à l'esprit qu'un titre de transport électronique international (billet au format pdf, billet sur télé-

phone portable etc.) est également soumis à ces règles. Le fait que les titres ne soient désormais plus édités au format papier classique ne justifie en rien que les indications obligatoires soient omises !

Enfin, une nouvelle liste des attestations sur les titres de transport et des termes utilisés dans la distribution sera créée et le glossaire applicable à l'ensemble des produits voyageurs du CIT sera mis à jour en 2016.

Ce guide est réservé aux membres du CIT.

*Jan.Svensson(at)cit-rail.org*

Original: EN

## Nouveau Guide du CIT pour les contrats de coopération entre entreprises ferroviaires (MCOOP)

Offrir un service de transport international est relativement complexe sur le plan contractuel. Comment formaliser la coopération entre entreprises ferroviaires ? Quel droit s'applique en cas de problème ? Y a-t-il des nouveaux standards à observer ?

Les juristes et les responsables de la production des trains internationaux disposent désormais d'un nouvel instrument de travail pour gagner en temps et en efficacité : le « Guide relatif aux contrats de coopération en trafic international ferroviaire de voyageurs » (MCOOP). Ce Guide a été approuvé par la Commission CIV, lors de sa réunion du 24 juin dernier (voir CIT-info 3/2015, p. 4). Il vise à traiter les questions juridiques essentielles liées à la coopération entre entreprises ferroviaires opérant un service de transport ferroviaire traversant une ou plusieurs frontières étatiques.

### Nouvelle architecture contractuelle

Le MCOOP propose une architecture contractuelle simplifiée pour les contrats de coopération et fournit des modèles pour :

- un accord de base réglant les objectifs et points essentiels de la coopération,
- une série d'annexes réglant les particularités de la coopération, à savoir :
  - > les modalités concrètes du service de transport prévu : matériel roulant, staff, horaires, objectifs qualité, commande des sillons et autres services accessoires, conditions pour la modification ou l'interruption du service, etc. ;
  - > les différentes prestations (matériel roulant, staff, sillons, services accessoires, etc.);
  - > les points d'échange opérationnels entre deux transporteurs (en général, de part et d'autre de la frontière étatique) et le point de passage de la responsabilité d'une entreprise à l'autre ;
  - > les dérogations aux standards internationaux du CIT ou de l'UIC en matière de transport transfrontalier ;

- > les personnes compétentes pour signer ou modifier l'accord de base et les annexes.

### Application des standards internationaux

Le MCOOP prévoit que le contrat de coopération repose sur les standards internationaux habituels du CIT (conditions générales, accords, etc.) et de l'UIC (fiches, accords, etc.) pour le transport ferroviaire international. Il décrit en outre toute la législation applicable, au niveau de la COTIF et de l'Union européenne. Les entreprises disposent ainsi d'une présentation succincte et structurée des standards juridiques et opérationnels applicables à leur coopération.

### Conditions générales différenciées pour chaque modèle de coopération

En plus du modèle de contrat décrit ci-dessus, le MCOOP offre aux membres du CIT deux nouvelles séries de conditions générales (CG) pour régler les questions de responsabilité, soit entre transporteurs subséquents, soit entre transporteur principal et transporteur substitué. Les Règles uniformes CIV (Appendice A à la COTIF) ne prévoient en effet que ces deux modèles de coopération en trafic ferroviaire international. Le CIT a décidé de ne pas en retenir d'autres pour l'instant. Ces nouvelles CG vont donc remplacer les quatre séries de CG qui avaient été élaborées par le CIT au début des années 2000.

Les « CG transport subséquent » et les « CG transport substitué » visent à couvrir de façon exhaustive tous les problèmes liés aux dommages subis par une des entreprises ferroviaires partenaire d'une coopération internationale, soit par suite d'un accident, soit par suite de perturbations. Les CG prévoient qu'un recours d'une entreprise contre ses partenaires est toujours possible, mais sur des bases différentes selon le dommage en question. Par exemple, lorsqu'un transporteur subséquent a dû dédommager des clients pour les retards subis à cause du transporteur précédent, le recours entre transporteurs subséquents est en général régi par les accords du CIT applicables en trafic voyageurs (AIV) ou fret (AIM). Autre exemple, lorsqu'un transporteur subséquent subi un dommage à sa locomotive du fait du transporteur précédent, il pourra se retourner contre ce dernier seulement s'il arrive à prouver sa faute.

### Conformité avec le droit de la concurrence

Le MCOOP a uniquement valeur de recommandation pour les membres du CIT, qui peuvent décider librement s'ils veulent l'appliquer en tout ou en partie. Le Guide a été révisé par des experts en droit de la concurrence et ne contient que des règles neutres sur le plan de la concurrence. En outre, il indique clairement l'obligation pour les entreprises parties à une coopération internationale l'obligation de vérifier concrètement et dans chaque cas la licéité de leur coopération au regard du droit de la concurrence qui leur est applicable.

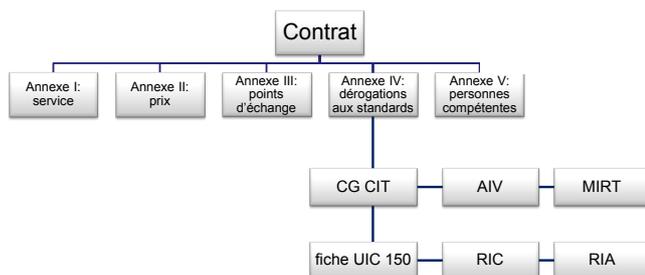


Schéma du modèle simplifié de contrat proposé dans le MCOOP

## Illustrations et modèles

Le MCOOP commente et illustre par des schémas et des exemples chaque point du modèle de contrat et des CG, car ce sont des instruments complexes pour qui n'est pas familier de ces domaines. Le CIT espère ainsi favoriser le lancement de ce nouveau produit auprès de ses membres et

en faire un instrument largement utilisé pour les nouveaux contrats de coopération à négocier.

*Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org*

*Original: FR*

---

---

## La Commission européenne a publié les orientations interprétatives relatives au Rail PRR

Les orientations interprétatives relatives au Rail PRR (OI PRR) ont été publiées le 3 juillet 2015 par la Commission européenne. Les OI PRR visent à clarifier un certain nombre de dispositions du Rail PRR afin d'améliorer leur mise en œuvre et leur compréhension générale ; les OI PRR ne sont pas juridiquement contraignantes.

### Contexte

Le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires CE 1371/2007 (également connu sous le nom de Rail PRR) a été adopté le 23 octobre 2007 et est entré en vigueur le 3 décembre 2009 ; il est donc appliqué depuis cinq ans. En 2013, la Commission européenne a procédé à une évaluation de la mise en œuvre du Rail PRR. Dans son rapport du 14 août 2013 sur l'application du Rail PRR, la Commission européenne a indiqué qu'elle jugeait globalement satisfaisantes l'application et la mise en œuvre du Rail PRR, ce qui corrobore la conclusion du rapport Steer Davies Gleave de 2012. Elle a également noté que le secteur ferroviaire avait appréhendé positivement la mise en œuvre et qu'il s'était conformé aux obligations du Rail PRR. Dans le même temps, la Commission européenne a indiqué avoir envisagé d'adopter, à titre de mesure à court terme, des orientations interprétatives afin d'améliorer l'application du PRR.

### Aperçu des orientations interprétatives

Selon la Commission européenne, les OI PRR fournissent de nouvelles explications sur plusieurs dispositions du Rail PRR, notamment sur les meilleures pratiques. La Commission européenne indique vouloir se pencher uniquement sur les questions les plus fréquemment soulevées concernant l'application du Rail PRR. Ainsi, les OI PRR ne donnent pas un commentaire ou une explication pour chaque disposition du PRR. Il s'agit d'une approche raisonnable prenant en considération l'évaluation positive du respect par le secteur ferroviaire des exigences du PRR et des meilleures pratiques développées par les entreprises ferroviaires, ce qu'il convient de ne pas compromettre. Point important, selon la Commission européenne, les OI PRR ne créent aucune nouvelle règle législative et ne constituent aucunement une interprétation officielle du droit européen, ce qui relève de la compétence exclusive de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). C'est pourquoi elles ne peuvent être dotées d'un effet juridiquement contraignant.

Les OI PRR traitent notamment d'un certain nombre de points qui revêtent une importance pour les membres du CIT. Concernant le champ d'application du Rail PRR, les OI PRR suggèrent qu'il s'applique également au transporteur substitué et/ou au tractionnaire, lorsqu'un transporteur contractuel n'est pas une entreprise ferroviaire de l'UE (cf. point 1.1 des OI PRR). Cette disposition est plus particulièrement importante pour les services de voyageurs est-ouest. Les OI PRR abordent également plusieurs points liés aux exemptions nationales au Rail PRR. De l'avis de la Commission, il ne devrait exister aucune exemption pour les services ferroviaires de voyageurs sur le territoire national conformément à l'art. 2(4) Rail PRR après le 3 décembre 2024 (cf. point 1.2.3 des OI PRR). Par ailleurs, la Commission indique que la notion de services urbains, suburbains et régionaux figurant dans la directive 2012/34/UE inclut également les services urbains, suburbains et régionaux transfrontaliers (cf. point 1.2.2 des OI PRR). Les exemptions pour ces services sont par conséquent également possibles, comme c'est déjà le cas au Luxembourg. Par ailleurs, selon la Commission, les exemptions pour les services dont une part substantielle est effectuée en dehors de l'UE ne doivent pas pouvoir être renouvelées à l'infini, bien qu'aucun délai ne soit pour autant spécifié. De surcroît, la Commission européenne note à titre explicatif que dans les cas d'annulation, les voyageurs peuvent se prévaloir de droits identiques à ceux visés aux articles 16, 17 et 18 du Rail PRR, sauf si les voyageurs ont été dûment informés de l'annulation suffisamment à l'avance (cf. point 4.3 des OI PRR). La Commission européenne note que les entreprises ferroviaires sont tenues à la fourniture d'une assistance proactive, dans la mesure du possible, en tenant compte comme il se doit des personnes à mobilité réduite et des chiens d'assistance qui les accompagnent (cf. point 4.4.1 des OI PRR). Enfin, selon la Commission européenne, la force majeure ne dégage pas de l'obligation des coûts d'assistance visés à l'article 18 PRR (de manière similaire à l'article 17 PRR au vu de la décision de la CJUE dans l'affaire C-509/11).

Le Secrétariat général du CIT étudiera de manière approfondie les OI PRR et analysera les implications possibles au cours des prochains mois, conjointement avec la CER et les experts du Groupe de travail CIV.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org  
Original: EN

**Liens utiles**

- ➔ [Rapport Steer Davies Gleave, juillet 2012](#)
- ➔ [Le rapport de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement \(CE\) n° 1371/2007, COM/2013/0587 final](#)
- ➔ [Orientations interprétatives relatives au règlement \(CE\) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, communication de la Commission, C\(2015\) 4089 final, 3 juillet 2015](#)
- ➔ [Le communiqué de presse officiel de la Commission européenne sur les lignes directrices interprétatives](#)

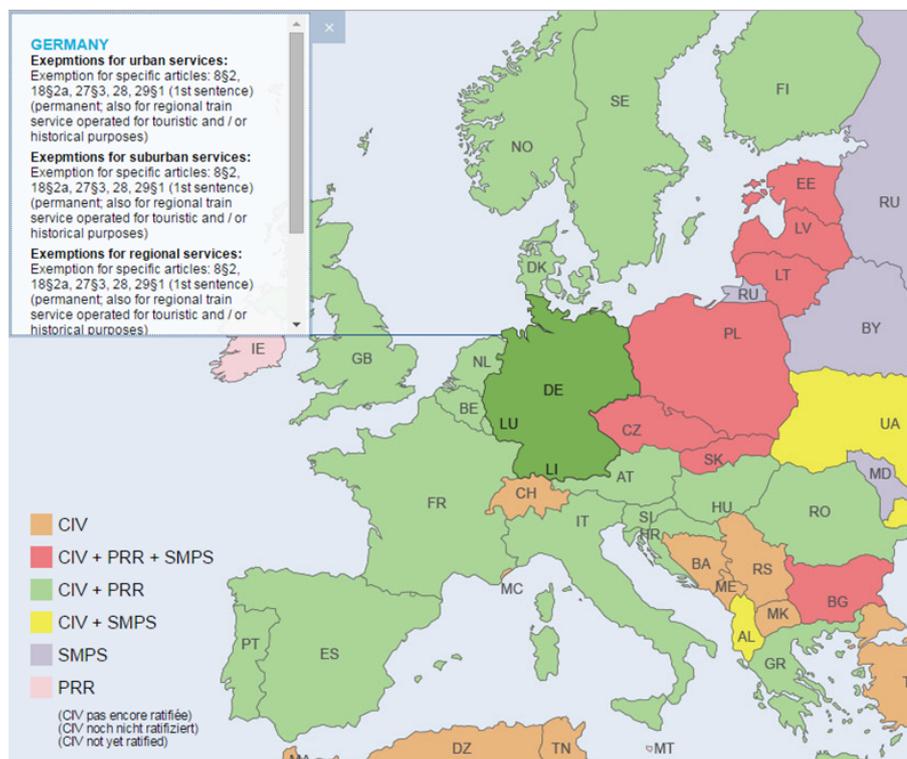
**De nouveaux outils interactifs pour soutenir le travail quotidien des membres du CIT**

Après le lancement fructueux de la carte interactive du CIT sur les régimes juridiques applicables et relations en trafic voyageurs international est-ouest en décembre de l'année dernière, la Commission CIV et le Groupe de travail CIV ont soutenu le projet d'élaboration d'une carte interactive concernant l'application du Rail PRR au trafic des voyageurs.

La nouvelle carte interactive propose une présentation générale du champ d'application du PRR dans chacun des États membres de l'Union européenne sur la base des informations actualisées fournies par les membres du CIT et de la CER. Selon l'article 2, alinéas (4), (5) et (6) PRR, les États membres de l'UE peuvent prévoir des dérogations à l'application du PRR, sauf pour les services internationaux fournis au sein de l'UE. Un grand nombre de dérogations était prévu jusqu'au 3 décembre 2014 et la plupart d'entre elles ont été renouvelées pour une nouvelle période de cinq ans.

La carte interactive a été mise en ligne sur le site Internet du CIT le 1er septembre et les membres du CIT peuvent faire figurer des références croisées avec cette carte sur leurs propres sites Internet.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org  
Original: EN



Le nouvel outil interactif fournit aux membres du CIT des informations facilement accessibles et actualisées sur l'application du Rail PRR

## Conférence annuelle du CIT des services des réclamations marchandises

La Conférence des services des réclamations et des services juridiques du 21 mai 2015 à Berne était divisée en trois modules. Le premier module était consacré à des thèmes d'actualité et aux nouveaux produits marchandises du CIT ; la révision en cours de la COTIF et la problématique de la constatation des dommages et de la responsabilité en cas de vol ont fait l'objet de présentations. Dans le cadre du deuxième module, les participants ont pu participer à des travaux de groupes au sein de workshops consacrés à différents thèmes. Le troisième module était à nouveau consacré au networking et aux échanges entre les entreprises. Les membres du CIT ont à nouveau répondu nombreux cette année à l'invitation du Secrétariat général du CIT à cette conférence.

### Nouveaux produits et travaux en cours du CIT, révision de la COTIF, constatation des dommages et responsabilité en cas de vol

En introduction, ont été présentés les suites données à la conférence de l'année dernière et les développements des produits marchandises qui en ont résulté. Il convient de souligner dans ce contexte l'introduction des CGT EurAsia le 1er juillet 2014 et des CG trafic fer – mer le 1er janvier 2015. E. Evtimov (CIT) a informé en outre sur l'état des travaux du CIT relatifs à la lettre de voiture électronique et au procès-verbal de constatation électronique, qui devraient être achevés au cours de l'année prochaine. Afin de promouvoir la numérisation des documents de transport, le CIT finalisera avec ses membres les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique, ainsi que les spécifications techniques de concert avec RAILDATA. Dans le domaine de la multimodalité, les participants à la conférence ont été renseignés sur la nouvelle Commission Multimodalité, créée en novembre 2014 ; cette Commission se concentrera cette année principalement sur la création d'un modèle de contrat pour la mise en œuvre des CG trafic fer – mer et d'une check-list concernant la relation interne entre le transporteur routier et le transporteur ferroviaire. Par ailleurs, les travaux de comparaison entre les régimes juridiques CMR – CIM – SMGS seront finalisés, en tenant compte du SMGS révisé le 1er juillet 2015. Une attention particulière a été accordée également à l'examen juridique des modèles d'exécution des transports, qui a été effectué depuis la dernière Conférence des réclamations avec le concours des experts marchandises des membres du CIT (voir aussi CIT INFO 1-2015). Le chef du service juridique de l'OTIF, C. Del Olmo Morand, a informé enfin sur l'état des travaux de révision en cours de la COTIF 1999.

Une attention particulière a été accordée durant le premier module également à la constatation des dommages et à la responsabilité en cas de vol. N. Brottes (SNCF Fret) a abordé la question d'un point de vue pratique, alors que U. Polanetzki s'est penché sur les aspects juridiques. N. Brottes a présenté les dommages les plus couramment rencontrés à la suite d'un vol ou d'une tentative de vol ; il a abordé ensuite la question de la prévention des vols. A la lumière des produits du CIT, les démarches à entreprendre lorsqu'un vol ou une tentative de vol est constatée ont été examinées.



Les participants ont été informés notamment sur les nouveaux produits et les travaux en cours du CIT, avant les workshops, au cours desquels des cas concrets ont été examinés.

U. Polanetzki s'est concentré ensuite sur l'analyse juridique des cas de vols de marchandises en trafic ferroviaire. Les dispositions nationales et internationales ont été examinées, en particulier la responsabilité du transporteur conformément à l'article 23 CIM et les causes d'exonération de la responsabilité. Enfin, différents cas de vols et d'avaries ont été analysés d'un point de vue juridique, comme par exemple les vols de marchandises chargées sur des wagons ouverts, sur des wagons bâchés ou des vols de pièces de véhicules ferroviaires ou de véhicules ferroviaires entiers.

Actuellement, les vols de métaux dans les installations d'infrastructures ferroviaires touchent de nombreux pays de l'Union européenne. Afin d'opposer des mesures appropriées et de donner une réponse cohérente dans toute l'Europe à ce fléau, une déclaration du secteur a été remise aux décideurs de l'UE, à laquelle l'UIC s'est également associée.

### Questions d'intérêt général

Des travaux de groupes ont été organisés au sein de trois workshops dans le cadre du deuxième module. Les participants ont ainsi eu l'occasion de comparer leurs opinions, d'exprimer leur avis et de procéder à des échanges sur les questions posées. Les résultats des discussions ont été rapportés au plénum au terme de la conférence par un membre de chaque groupe.

Les travaux de groupes se rapportaient cette année aux questions suivantes :

- Application des RU CIM et de l'AIM : deux cas concrets ont donné l'occasion d'analyser des questions relatives à l'application des RU CIM et de l'AIM. A la lumière de cas concrets, les participants ont pu prendre conscience de l'importance et de l'utilité des formulaires du CIT dans le cadre du traitement des réclamations.
- Dommage total en cours de transport et répartition de l'indemnité entre les transporteurs : la question suivante a été examinée : entre quels points l'indemnité versée au client doit être répartie entre les transporteurs lorsqu'un dommage total survient en cours de transport et que le transport est interrompu au lieu où le dommage s'est produit ?
- Le procès-verbal de constatation électronique – application pour mobile : à la suite d'une présentation des résultats des premiers travaux, la discussion avec les représentants des services des réclamations a permis de formuler de nouvelles suggestions pour la poursuite des travaux du CIT en relation avec la numérisation des documents de transport.

## Networking

Le troisième module est proposé chaque année par le CIT comme plate-forme pour les échanges de vues ; les services des réclamations peuvent profiter à cette occasion de l'expertise juridique du Secrétariat général du CIT et de la compétence des interprètes pour faciliter leurs échanges.

De nombreux représentants des nouveaux membres du CIT ont participé cette année également à la conférence ; cette dernière a ainsi pu atteindre une fois de plus pleinement les deux objectifs qu'elle poursuit, à savoir contribuer à la formation continue des membres du CIT et développer les relations entre les services clientèle des membres du CIT en offrant une plate-forme pour les échanges de vues sur des thèmes d'actualité.

La date de la prochaine Conférence des services des réclamations marchandises a été fixée. Nous invitons tous les représentants intéressés de nos membres à réserver le jeudi 19 mai 2016 pour se rendre au siège du CIT à Berne.

*Nina.Sziladi-Scherf(at)cit-rail.org*  
Original: DE

## Nouvelles de la réunion annuelle du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS

Lors de sa dernière réunion au début juillet 2015 à Berne au siège de l'Union postale universelle (UPU), le Groupe juridique et d'experts CM/SMGS s'est penché principalement sur la révision du SMGS et ses conséquences sur le Guide lettre de voiture CIM/SMGS, ainsi que sur la planification, l'organisation et l'exécution des transports ferroviaires d'envois postaux entre la République populaire de Chine et l'Europe.

### Révision du SMGS 1951

Le représentant de l'OSJD et Président de la Commission du droit du transport Mykola Nosenko a présenté la version révisée du SMGS, qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2015. Une grande partie des adaptations nécessaires ont été prises en considération dans la version du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS) éditée également pour le 1er juillet 2015 par le SG CIT (voir le CT-Info 3/2015, p. 3). Certaines parties de la révision du SMGS concernent le modèle de la lettre de voiture SMGS. Le Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS considère que ces travaux sont nécessaires, même si ces derniers nécessiteront un certain temps de préparation. Les experts CIM ont attiré l'attention sur le fait que des modifications de la lettre de voiture CIM sont à prévoir à partir de 2017 ; ces modifications sont principalement en relation avec de nouvelles exigences douanières et la numérisation des documents de transport. Les adaptations correspondantes du modèle de la lettre de voiture

CIM/SMGS pourront être apportées à cette occasion. Ces travaux seront effectués en 2016, de manière à ce que les décisions puissent être prises en 2017 ou 2018. Ces modifications des modèles de la lettre de voiture CIM, de la lettre de voiture SMGS et de la lettre de voiture CIM/SMGS sont considérées comme judicieuses par le CIT et l'OSJD et sont soutenues par tous les participants.

Le représentant de l'OSJD a renseigné en outre sur la convention de base relative au droit international du transport ferroviaire, qui est en cours d'élaboration. Le Groupe de travail ad-hoc de l'OSJD a achevé l'élaboration des textes de la nouvelle convention en juin 2015. La nouvelle version est traduite actuellement en anglais de manière à pouvoir être mise à la disposition de tous les membres de l'OSJD en septembre 2015. Les dispositions actuelles du SMGS seront reprises en grande partie dans une annexe à la convention de base. La nouvelle convention devrait être signée à la fin 2016 lors d'une conférence intergouvernementale – un minimum de huit signatures est nécessaire. La procédure de ratification sera ensuite ouverte.

### Envois postaux par rail entre la Chine et l'Europe

Lors du deuxième jour de la réunion, les représentants de l'Union postale universelle ont renseigné sur la question des envois postaux par rail entre la Chine et l'Europe. Le CIT envisage de promouvoir, en collaboration avec l'Union postale universelle, le transport d'envois postaux au départ de la République populaire de Chine à destination de l'Europe dans le cadre d'un projet pilote. Les envois comprendront probablement surtout des marchandises commandées par le biais du commerce électronique via Internet. A cet égard, Erik Evtimov, Président du Groupe juridique et d'experts



Première lettre de voiture CIM/SMGS utilisée pour les transports ferroviaires d'envois postaux entre la Chine et la Russie.

CIM/SMGS et Supplément du Secrétaire général du CIT, a attiré l'attention sur un workshop en cours de préparation consacré aux envois postaux par rail, qui aura lieu à la suite de la réunion de la Commission CIM le 17 mars 2016 l'après-midi.

A l'aide de sa présentation « Fulfilling the e-commerce promise », Paul Donohoe, Directeur du programme « Electronic Postal Service », a souligné du côté de l'UPU l'importance de la question du commerce électronique auprès de l'UPU

et de ses conséquences sur les différents modes de transport dans le cadre de la chaîne logistique globale. Dans ce domaine, la Chine joue un rôle de premier plan, aussi bien en tant que pays importateur que pays exportateur. Harald M. Weyerich, Directeur du « Postal Technology Center » de l'UPU, a commenté les normes techniques et électroniques de l'UPU en relation avec la réalisation de transports postaux et les interfaces avec les transporteurs et les autorités douanières. Enfin, Bilal Ahmed Khan, Directeur du programme « Customs and Transport » de l'UPU, a donné quelques informations d'arrière-plan du côté de l'UPU sur les transports pilotes en cours de préparation et sur les concertations qui ont eu lieu jusqu'à ce jour avec les autres acteurs en Chine (China Post Group, China State Post Bureau, douane et China Railway Corporation), qui saluent le projet et le soutiennent fermement.

Le représentant de CFF Cargo, Marc Falconnier, a présenté les prestations de CFF Cargo en faveur de la Poste suisse, au titre de « best practice ». Les transports de colis postaux constituent pour les CFF une activité traditionnelle depuis 100 ans, qui requiert un haut niveau de qualité et de ponctualité. Il s'agit là d'un avantage concurrentiel des transports ferroviaires par rapport aux transports routiers (65 trains par jour).

Le représentant des RZD/OTLK (United Transport and Logistics Company), Victor Bortsov, Project Development Director, a présenté les transports ferroviaires de colis postaux effectués depuis le début de l'année entre la Russie et la Chine, en rappelant aussi les différentes étapes du projet. Dans ce contexte, il convient d'attirer l'attention également sur le SMGS révisé du 1er juillet 2015, qui ouvre la possibilité de transporter les colis postaux par le rail. Ces transports pilotes d'envois postaux seront développés au cours de cette année pour devenir des trafics réguliers effectués sous l'égide de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

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

## Travaux actuels du CIT dans le domaine de la multimodalité

Après leur approbation, les CG trafic fer – mer sont entrées en vigueur le 1er janvier 2015 et sont depuis lors à la disposition des membres du CIT. L'annexe 1 aux CG trafic fer – mer contient la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM. Cette liste, ainsi que la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV, sera adaptée désormais une fois par année par le SG CIT et communiquée par lettre circulaire à tous les membres du CIT à la fin novembre pour information, en renvoyant au site Internet de l'OTIF.

### Trafic fer - mer

Les CG trafic fer – mer du CIT, adoptées par la Commission Multimodalité lors de sa réunion du 12 novembre 2014, sont entrées en vigueur le 1er janvier 2015. La Commission Multimodalité a chargé le Groupe de travail Multimodalité d'entamer de premières réflexions en vue de la mise en œuvre des CG trafic fer – mer au moyen d'un modèle de contrat pour l'organisation des transports entre les transporteurs ferroviaires et les entreprises maritimes inscrites selon le modèle du transport subséquent. Dans le contexte de services logistiques mondiaux, il convient de soutenir les transports multimodaux grâce à des solutions contractuelles, afin de combler l'absence d'une Convention multimodale.

Suite à ce mandat, le SG CIT a présenté ses premières réflexions au sujet d'un tel modèle de contrat au Groupe de travail CIM en juin 2015, en se concentrant sur le modèle du transport subséquent. Des experts des entreprises maritimes ont été associés aux travaux pour l'examen de l'interface fer / mer. Ils ont confirmé les avantages d'un tel modèle de contrat dans la pratique et suggéré de mieux définir les interfaces nécessaires entre les transporteurs ferroviaires et maritimes et de les décrire dans les annexes au modèle de contrat.



Les développements des transports fer-mer sont reflétés dans les nouveaux Produits «Multimodalité» du CIT

### Transports rail - route

Les travaux de comparaison CMR – COTIF/CIM – documents IRU/CIT et les travaux concernant les passerelles juridiques envisageables entre les documents du CIT relatifs aux transports ferroviaires et les documents de l'IRU relatifs aux transports routiers se sont poursuivis durant les mois d'été. Le tableau de comparaison sera complété rapidement par les prescriptions révisées du SMGS (en vigueur depuis le 1er juillet 2015), dès que la traduction anglaise de la version révisée du SMGS sera disponible (voir le CIT-Info 3/2015, p. 3).

Les premiers résultats de ces travaux de comparaison seront présentés lors du workshop CIT/IRU le 12 novembre 2015 à Berne, à la veille de la réunion de la Commission Multimodalité. Dans un deuxième temps, une check-list concrète pour le modèle du contrat rail – route sera élaborée après l'achèvement du tableau de comparaison, sur la base d'exemples de cas pratiques transmis par les membres.

*Erik.Evtimov(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.

### Acceptation de la marchandise au transport – Etablissement de l'étiquette-wagon

Le formulaire CIT 14 peut-il être établi directement à partir du système informatique du client ? L'accord du transporteur est-il nécessaire ?

Le transporteur est responsable des dommages à la marchandise à partir de la prise en charge de cette dernière (art. 23 § 1 CIM). La marchandise est prise en charge en vue du transport à partir du moment où l'expéditeur la remet au transporteur au lieu et moment convenus et le transporteur la prend en charge (point 11 CGT-CIM).

Le traitement correct de la marchandise prise en charge pour le transport est assuré entre autres au moyen de l'étiquette-wagon. Cette dernière est établie au plus tard avant le début du transport, conformément au modèle de l'annexe 14 GTM-CIT (CIT 14). Les transporteurs peuvent convenir entre eux de renoncer à l'apposition du CIT 14.

Si des étiquettes wagons sont apposées par l'expéditeur suite à un accord avec le transporteur, elles sont à vérifier par le transporteur au départ (fiche de travail 02-05, 4ème tiret, et annexe 14 GTM-CIT).

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



## PRO DOMO

### Actualisation du répertoire d'adresses sur le site internet du CIT

Le monde bouge rapidement et le personnel des entreprises évolue constamment. C'est pourquoi le Secrétariat général du CIT (SG CIT) a pris l'habitude de prendre contact chaque année avec ses membres afin de tenir à jour les différentes listes d'adresses (Générales, Voyageurs, Marchandises, Infrastructure et Wagons) disponibles dans la zone sécurisée de son site internet.

Afin de faciliter le traitement de ces mises à jour, un nouveau formulaire plus convivial d'utilisation a été préparé. Il est disponible au téléchargement en haut de chaque page du répertoire d'adresses.

Une lettre circulaire a été adressée aux membres du CIT pour les inviter à vérifier toutes leurs adresses figurant dans les différentes listes du répertoire. Les membres du CIT sont en outre invités à tenir le SG CIT informé de tout changement à l'aide du formulaire susmentionné, et ce tout au long de l'année.

Julien.Dornbierer(at)cit-rail.org

Original: FR

Le nouveau formulaire pour la transmission des adresses

## Le CIT souhaite la bienvenue à son nouveau membre associé!

### Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE)

Le TBNE constitue la plateforme de coopération des entreprises ferroviaires (EF) qui effectuent en Allemagne des transports ferroviaires de voyageurs de proximité. La plupart des EF de transports ferroviaires de voyageurs de proximité sont aujourd'hui déjà directement ou indirectement représentées au TBNE. Le travail du TBNE est principalement orienté « vers l'interne », afin de régler les relations entre les différentes entreprises membres, par exemple la reconnaissance continue des offres tarifaires et des principes de partages des recettes entre les EF qui en résultent.

Le TBNE a également la tâche de préparer des règles, aussi bien pour la création de titres de transport que pour leur distribution, ainsi que le partage des recettes qui en résultent. Afin de remplir ces tâches, le TBNE souhaite appliquer les Produits du CIT (Fond de Garantie, Guide des titres de transport ferroviaires internationaux, etc.).

*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Annnonce du workshop Multimodalité

Les limites n'existent pratiquement plus en transport multimodal aujourd'hui : les avantages des différents modes de transport de marchandises peuvent être combinés et leurs inconvénients évités. De cette manière, l'efficacité des chaînes de transport peut être augmentée, tout en améliorant la rentabilité et la protection du climat.

La combinaison de différents modes de transport de marchandises soulève des défis pratiques et des questions juridiques. C'est pourquoi l'IRU (Union internationale des transports routiers) et le CIT ont organisé une première conférence sur la multimodalité en septembre 2013. La coopération entre les deux organisations a pour but d'harmoniser les avantages des modes de transport routier et ferroviaire, le rail permettant de transporter de manière écologique de grandes quantités de marchandises en une fois sur de longues distances et la flexibilité offerte par la route dans la distribution au niveau régional devant être utilisée de façon profitable.

Suite aux commentaires très positifs à l'issue de la première conférence CIT/IRU consacrée à la multimodalité en 2013, les deux organisations envisagent maintenant d'organiser un nouveau séminaire en automne 2015. Le thème central du séminaire consiste à présenter le contrat de transport multimodal et les nouvelles chaînes logistiques. La discussion qui fera suite doit permettre également de prendre en considération les cas d'application pratique pour un modèle de contrat en transport combiné proposés par les membres du Groupe de travail Multimodalité. Les premiers résultats des travaux de comparaison des régimes juridiques internationaux régissant les différents modes de transport – les Règles uniformes CIM, l'Accord SMGS et la Convention CMR – seront en outre présentés.

Le séminaire aura lieu à Berne le 12 novembre 2015 l'après-midi, la veille de la 2ème réunion de la Commission Multimodalité ; il sera animé par la Présidente de la Commission Multimodalité, Madame Maria Kalimeri (ATTICA Group).

Vous trouverez de plus amples informations dans le programme ci-dessous.

**Exposé général** - Les contrats de logistique globale et leur application pratique à la route et au rail

**Les questions multimodalité en transport routier**

**Les questions multimodalité en transport ferroviaire**

**Les expériences pratiques sur différents aspects du transport multimodal**

**Les résultats de l'analyse CMR – CIM – SMGS**

**Remarques finales et autres questions**

**Conclusions**

**W. Verheyen** (Université Erasmus Rotterdam)

**I. Bon-Garcin** (IRU)

**E. Evtimov** (CIT)

**N. Stepanova** (CCTT)

**N. Sziladi-Scherf** (CIT), / **S. Tomanin** / **A. Taliberti** (IRU)

**I. Bon-Garcin** (IRU) / **E. Evtimov** (CIT)

**M. Kalimeri** (ATTICA)



## CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
9 septembre	Groupe de coordinateurs CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
10 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
17 septembre	Comité 2/2015	Bâle	Cesare Brand
24 septembre	Conférence des services réclamations voyageurs	Berne	Jan Svensson
14 octobre	Commission CUI	Berne	Myriam Enzfelder
20-21 octobre	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
29 octobre	Séminaire CIV/SMPS	Monte Carlo	Erik Evtimov
12 novembre	Workshop Multimodalité	Berne	Nina Sziladi-Scherf
13 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
19 novembre	Assemblée Générale	Berne	Cesare Brand
25-26 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

### Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org	Lieu	Responsabilité
7/8 septembre	IRT Working Group	UIC	Paris	Jan Svensson
8/9 septembre	Commercial and Technical Group Joint Meeting	UIC	Paris	Isabelle Oberson, Jan Svensson
9 septembre	Ferroworld Forum 2015	Ferroworld	Genève	Cesare Brand
10/11 septembre	Assemblée générale VöV	VöV	Zürich	Cesare Brand
24 septembre	CER General Assembly	CER	Oslo	Cesare Brand
24 septembre	Groupe de travail «scellés»	CER	Olten	Joël Forthoffer
29/30 septembre	Assemblée générale de l'OTIF	OTIF	Bern	Cesare Brand
1 octobre	Meeting Eurail - CIT	Eurail	Utrecht	Cesare Brand, Jan Svensson
5 octobre	CIT/RailData Koordinationssitzung	RailData	Basel	Erik Evtimov
6 octobre	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
6/7 octobre	Conference on Incident Reporting in Land Transport Security at the EU level	EU	Bruxelles	Erik Evtimov
7 octobre	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
12/15 octobre	TAG, TAP MD	UIC	Paris	Jan Svensson
14 octobre	Freight Focus Group	CER	Bruxelles	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
14/16 octobre	Unified Railway Law	UNECE	Genève	C. Brand, E. Evtimov, N. Sziladi-Scherf
21 octobre	Corridor Rhine-Alpine Conference 2015	EEIG Corridor Rhine-Alpine	Anvers	Cesare Brand
22 octobre	Ad-hoc technical group ECN CIM/SMGS	OSJD/CIT	Varsovie	L. Schneemann
28 octobre	Freight Forum	UIC	Budapest	Erik Evtimov
3 novembre	Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Isabelle Oberson, Tetyana Payosova
10/11 novembre	XXIV Plenary Meeting	CCTT	Wien	J.-L. Dufournaud, E. 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](mailto:info(at)cit-rail.org)  
Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)