CIT INFO 3

Comité international des transports ferroviaires 2016

TABLE DES MATIÈRES

Assemblée générale du CIT

Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 17 novembre 2016 à Berne au siège du CIT (Weltpoststrasse 20, salle A, 1er étage). La partie officielle de la réunion débutera à 9h et durera jusqu'à 11h30 au plus tard. Durant la deuxième partie jusqu'à 12h30, François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF, nous parlera de la « Globalisation des standards ferroviaires européens ».

International Rail Transport Committee
Assemblée Générale

Orientations interprétatives relatives à l'Air PRR : un moyen pour sortir de l'impasse ?

Depuis le gel de la révision de l'Air PRR voici près d'un an, la Commission européenne a décidé d'agir de sa propre initiative dans le cadre de ses compétences et de préparer les Orientations interprétatives sur les droits des voyageurs dans le secteur aérien, comme elle l'avait fait pour le secteur ferroviaire en 2015. Dans le cadre de la brève vue d'ensemble qui suit, nous tentons de répondre aux questions, mais aussi de vérifier si la Commission propose quelque chose de réellement nouveau et si les Orientations interprétatives offrent une solution face à l'impasse dans laquelle se trouve le processus de révision.

page 5

2 Nouveautés dans l'application de la COTIF et de ses Appendices
3 Assistance et protection des données – principaux thèmes de la Conférence des services des réclamations voyageurs
4 La CJUE s'est prononcée sur la question de la conclusion du contrat de transport entre un voyageur et un transporteur ferroviaire
5 Orientations interprétatives relatives à l'Air PRR : un moyen pour sortir de l'impasse ?
6 «Interopérabilité juridique CIM/SMGS»: la numérisation fait son apparition
7 Projet du CIT « Transports ferroviaires d'envois postaux » avec l'UPU et le CCTT
8 Application de l'AIM par le transporteur substitué
9 Réunion d'automne du Comité du CIT

EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

La numérisation détermine l'avenir du chemin de fer. Quelle est la contribution du CIT à cette évolution ?

Dans le domaine du transport des marchandises, le CIT a franchi une étape importante. Les exigences juridiques et fonctionnelles relatives à la lettre de voiture électronique sont définies. Les guides correspondants seront publiés au début 2017. Le CIT apporte son concours à RailData pour le développement des spécifications techniques. Des tests pratiques devraient être organisés rapidement dans le cadre du projet e-RailFreight de l'UIC.

Dans le domaine du transport des voyageurs, le CIT collabore au Full Service Model (FSM), en assurant la conformité juridique des nouvelles interfaces définies dans le cadre des systèmes de distribution. Notre guide des titres de transport (MIRT) a été remanié en profondeur et est adapté régulièrement aux nouvelles exigences de la numérisation.

La numérisation doit progresser également dans notre propre maison. Les produits du CIT seront adaptés à l'environnement numérique et leur convivialité sera améliorée. Le procès-verbal de constatation (CIT 20) dans le domaine marchandise devra pouvoir être établi à l'avenir par le biais d'une application.

Vous trouverez dans le présent numéro du CIT-Info des informations sur la numérisation de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Bonne lecture !

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

DROIT DES TRANSPORTS ET POLITIQUE DES TRANSPORTS

Nouveautés dans l'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses Appendices

La République tchèque avait déclaré ne pas appliquer les Appendices E (Règles uniformes CUI), F (Règles uniformes APTU) et G (Règles uniformes ATMF) ; elle a retiré ses réserves le 29 juillet 2016, déclarant ces Appendices désormais applicables.

S'agissant des Règles uniformes CUI, celles-ci sont désormais applicables dans l'Europe entière, à l'exception du Royaume-Uni. Sous réserve de cette exception, une application homogène des règles uniformes de la COTIF est maintenant assurée sur l'ensemble du territoire européen.

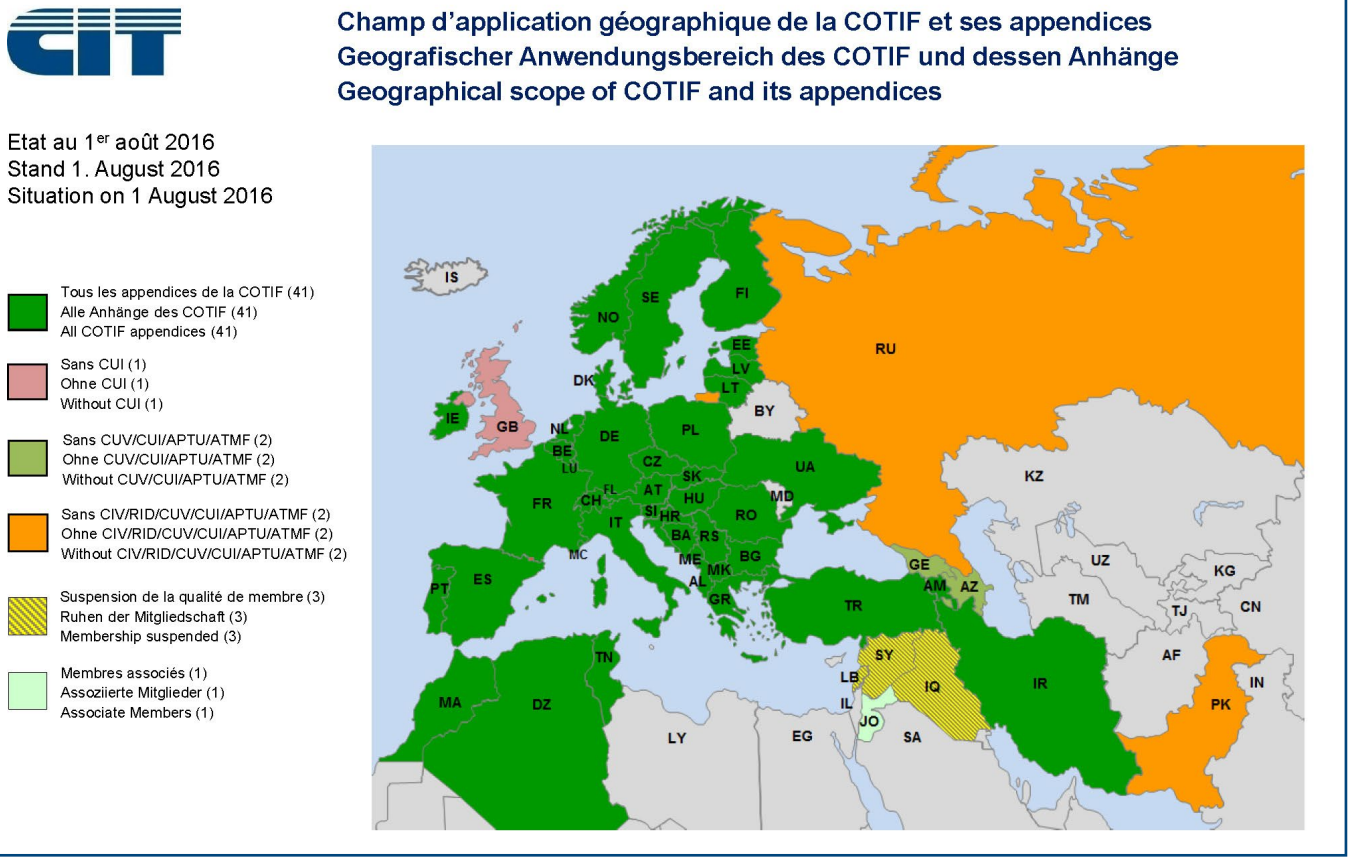
Une autre information – moins réjouissante – provient de la République arabe syrienne, qui a déclaré la suspension de sa qualité de membre de la COTIF avec effet au 1er août 2016, en raison de l'arrêt complet des transports ferroviaires dans ce pays.

Le champ d'application actuel de la COTIF et de ses Appendices est représenté dans la carte ci-dessous.

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

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

Etat au 1er août 2016
Stand 1. August 2016
Situation on 1 August 2016



Assistance et protection des données – principaux thèmes de la Conférence annuelle des services des réclamations voyageurs

Le nouveau règlement européen sur la protection des données, la révision du Rail PRR, l'assistance en cas de correspondance manquée et le service clientèle étaient au cœur des débats de la Conférence des services des réclamations voyageurs de cette année, qui s'est tenue le 29 septembre à Berne.

Derniers développements sur le PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) a commencé son exposé par un compte rendu actualisé des affaires intéressantes en cours d'instance devant les tribunaux nationaux et les autorités nationales de mise en œuvre (NEB). Autres questions phares abordées : la révision à venir du Rail PRR, les différentes mesures prises par la Commission européenne et les répercussions majeures que celles-ci devraient entraîner pour les entreprises ferroviaires dans le cadre de cette révision. La première ébauche du Rail PRR révisé est attendue pour le printemps 2017.

Le nouveau règlement européen sur la protection des données

Le deuxième exposé, proposé par Tetyana Payosova (CIT), a permis d'aborder dans les grandes lignes un nouveau thème, qui figurera en bonne place des questions à l'ordre du jour pour les entreprises ferroviaires dans les années à venir, à savoir le nouveau règlement général sur la protection des données (GDPR). Ce règlement est entré en vigueur en mai 2016 et sera applicable à partir du 25 mai 2018. Le règlement aura pour effet de mettre en place un seul et unique système de protection des données à l'échelle européenne (en lieu et place des 28 régimes nationaux actuellement applicables) et exigera de nouveaux processus et méthodes de travail dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs, notamment en ce qui concerne le traitement des réclamations des voyageurs.

Quelles sont les répercussions d'une fermeture subite des frontières ?

Bjarne Lindberg Bak (DSB) a fait un exposé des plus intéressants sur la manière dont les DSB, du point de vue des clients, se sont emparés de la question des réfugiés voilà un an lorsqu'un grand nombre d'entre eux a voulu traverser le Danemark pour se rendre en Suède. Quelques mois après, les autorités suédoises ont subitement demandé à l'ensemble des transporteurs d'introduire des contrôles d'identité sur les trajets effectués entre le Danemark et la Suède, plaçant ainsi les DSB devant de nouvelles difficultés. Toutefois, les DSB ont géré la situation en ayant recours aux services d'un personnel extérieur pour les contrôles et en introduisant rapidement des procédures de vérification simples et claires. Étonnamment, seules quelques réclamations ont été introduites par les voyageurs, ce qui montre que les entreprises ferroviaires peuvent gérer intelligemment des événements inattendus et graves qui ne sont pas de leur fait en improvisant, en faisant montre d'une ouverture d'esprit et en s'adaptant rapidement à de nouvelles circonstances.

Ateliers du matin – protection des données et traitement des réclamations impliquant de nouvelles entreprises ferroviaires

Pour faire suite à l'exposé du CIT sur le GDPR, un cas pratique a été présenté afin de montrer l'incidence des nouvelles règles en matière de protection des données sur le traitement au quotidien des réclamations des clients et de quelle manière les formulaires utilisés par les services clientèle pourraient être modifiés afin de les mettre en conformité avec la nouvelle législation.

Par ailleurs, l'examen de certaines affaires a permis de mieux comprendre comment et par qui assurer les besoins en assistance dans les cas de correspondances manquées en relation avec des trains exploités par de nouvelles entreprises ferroviaires. La nécessité de conclure des contrats bilatéraux et de consentir des gestes commerciaux afin de résoudre les problèmes de la meilleure manière possible a plus particulièrement été abordée dans ce cadre.

La conférence a permis au CIT d'obtenir de précieux retours sur la manière de développer les produits voyageurs du CIT.

Bruxelles-Midi - «le centre ferroviaire européen»

Les activités de l'après-midi, point saillant de la journée, ont tourné autour du thème de la gare de Bruxelles-Midi et sur la manière dont la SNCB s'occupe des voyageurs à quai dans l'une des gares les plus fréquentées d'Europe. Philippe Bulinckx et Kris Vierstraete (SNCB) se sont d'abord attachés à montrer que la gare de Bruxelles-Midi est un carrefour ferroviaire des plus importants en Europe au vu du grand nombre de voyageurs, des diverses entreprises ferroviaires représentées et de la multiplicité des procédures de traitement des correspondances manquées selon les types de trains. La SNCB a également souligné la grande diversité des incidents qui surviennent régulièrement à Bruxelles-Midi mais a aussi pointé du doigt le fait que le service clientèle n'est pas toujours conforme aux règles établies. Lors

de l'atelier suivant, des représentants de la SNCB, Nadine Scaillet et Kris Vierstraete, ont présenté différents cas pratiques, tous liés à l'assistance offerte en cas de correspondance manquée. Ces cas ont suscité des discussions animées autour de questions liées au lieu de l'assistance, aux entreprises chargées de la proposer, au type d'assistance à offrir aux voyageurs et, enfin, à l'entreprise devant supporter les frais de l'assistance. Il en est ressorti qu'il convient de mettre en place de bonnes procédures pratiques couvrant autant d'entreprises ferroviaires que possible, de tenter de résoudre les problèmes le plus en amont possible (dans le train, sur le quai, au guichet, etc.) et de toujours être prêt à improviser, à s'adapter et à surmonter les problèmes !

Réactions et nouvelles mesures du CIT

La conférence a permis au CIT d'obtenir de précieux retours sur la manière de développer les produits voyageurs du CIT et sur les thèmes à aborder lors de la prochaine Conférence des services des réclamations voyageurs, qui aura lieu le 28 septembre 2017.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org
Original: EN

La CJUE s'est prononcée sur la question de la conclusion du contrat de transport entre un voyageur et un transporteur ferroviaire

Est-ce qu'une personne sans titre de transport conclut un contrat de transport par le simple fait de se trouver à bord d'un train? La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) s'est récemment prononcée sur cette question dans le cadre d'une demande de décision préjudicielle initiée par une juridiction belge. La réponse est plutôt simple : tout dépend du droit national.

Contexte factuel

En septembre et octobre 2013, le personnel de la SNCB constate que M. Demey a voyagé à quatre reprises sans billet à bord de trains de la SNCB. Les contrôleurs ont demandé à M. Demey de régulariser sa situation en réglant le montant du trajet ainsi qu'une surtaxe dans un délai de 14 jours. M. Demey n'a pas effectué le paiement dans le délai imparti et n'a pas davantage réagi aux relances adressées par la SNCB. Par conséquent, la SNCB a introduit une action à son encontre devant le Juge de paix d'Ypres (Belgique) en vue du règlement d'une amende au vu des infractions commises (être délibérément monté à bord d'un train sans être muni d'un titre de transport valable). M. Demey a déclaré être protégé en tant que voyageur par la loi belge relative à la protection des consommateurs (protection notamment contre les clauses abusives des Conditions générales de la SNCB), même en l'absence de titre de transport et ce, sur la base des dispositions de l'article 6 § 2 de l'annexe I au Rail PRR. Il a entièrement fondé son argumentaire sur le fait qu'il avait établi une relation contractuelle avec la SNCB par le simple fait d'utiliser ses trains. La SNCB a de son côté fondé son action sur l'infraction pénale dont M. Demey se serait rendu coupable.

La juridiction belge a introduit une demande de décision préjudicielle auprès de la CJUE. La demande portait sur l'interprétation de la dernière phrase de l'article 6 § 2 CIV de l'annexe I au PRR, selon laquelle l'absence de titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat. À l'aune de ces éléments, la juridiction à l'origine du renvoi a posé la question suivante à la CJUE : L'article 6, § 2 CIV dans l'annexe I au PRR s'oppose-t-il aux dispositions pénales nationales belges [...] sur la base desquelles un voyageur ferroviaire sans titre de transport — ni régularisation de cette situation dans les délais prévus par la réglementation — commet une infraction pénale qui exclut tout lien contractuel entre la société de transport et le voyageur ferroviaire, de sorte qu'est également refusé au voyageur ferroviaire [le bénéfice] des dispositions de protection juridique en la matière du droit européen et du droit national belge qui se greffent sur ce lien contractuel (exclusif) avec ce consommateur [...]?

Le SG CIT a apporté son soutien à la SNCB en lui donnant des arguments supplémentaires dans le cadre de la procédure de demande de décision préjudicielle, après consultation du Groupe d'experts PRR du CIT.

Contexte juridique

L'article 4 du Rail PRR traite de la question du contrat de transport en référence aux dispositions des Titres II et III des RU CIV, qui sont incorporées à l'annexe I au Rail PRR. Les articles 6 à 11 font partie du Titre II des RU CIV et font par conséquent partie intégrante du Rail PRR. L'article 6, sur lequel se base principalement M. Demey, stipule en son deuxième alinéa : « Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes ». L'article 9 mentionne quant à lui clairement que tout voyageur doit, dès le commencement du voyage, être muni d'un titre de transport valable et le présenter lors du contrôle des titres de transport. Il précise en outre que les cas dans lesquels une personne ne présente pas un titre de transport valable relèvent des Conditions générales de transport, qui peuvent prévoir qu'un

voyageur doive payer une surtaxe voire soit exclu du transport. Le droit belge précise de son côté que les voitures ne sont accessibles qu'aux voyageurs qui, conformément aux Conditions générales du transporteur, sont munis d'un titre de transport valable ou se procurent un tel titre de transport. Le non-respect de ces exigences légales est passible de sanctions, notamment d'une amende. Dans le même temps, le droit belge sur la protection des consommateurs et les pratiques du marché considère comme illégales les dispositions dans les contrats conclus avec des consommateurs, lorsqu'elles font peser sur ces derniers des obligations disproportionnées. M. Demey a allégué de l'illicéité, au regard du droit sur la protection des consommateurs, de l'amende qui lui a été infligée en tant que voyageur au titre du voyage effectué sans titre de transport.

Interprétation par la CJUE

Le 21 septembre 2016, la CJUE a finalement rendu sa décision. La CJUE a relevé que selon le libellé de l'article 6 § 2 CIV, cette disposition présuppose l'existence d'un contrat de transport conclu au préalable et se réfère uniquement à la preuve de l'existence d'un tel contrat, lequel doit être attesté par un ou plusieurs titres de transport. De même, au vu du contexte des alinéas 1 et 3 de l'article 6 CIV, rien n'indique que l'article 6 § 2 CIV régit les conditions de formation d'un contrat de transport ; ces conditions sont régies par le droit national applicable. Cette conclusion ressort également du libellé des articles 9, 7 et 8 CIV, incorporés à l'annexe I au PRR. La CJUE est parvenue à la conclusion que la phrase finale de l'article 6 § 2 CIV, dans l'annexe I au PRR, doit être interprétée comme n'excluant pas l'application des dispositions nationales selon lesquelles une personne voyageant sans titre de transport et ne régularisant pas sa situation dans les délais impartis par ces dispositions n'a pas de relation contractuelle avec l'entreprise ferroviaire.

Cette interprétation concorde parfaitement avec la position du Secrétariat général du CIT et du Groupe d'experts PRR et reflète l'acception générale de la disposition susmentionnée des RU CIV. Par conséquent, cette décision de la CJUE peut être perçue comme une petite mais néanmoins importante victoire pour les entreprises ferroviaires. Pour les membres du CIT, cette décision signifie en pratique que si la législation nationale prévoit un certain nombre de conditions quant à la formation des contrats de transport (par ex. l'obligation de se procurer un titre de transport avant le voyage ou à bord du train, ce qui doit apparaître dans les CGT), ces conditions ne sont pas invalidées par l'article 6 § 2 CIV et restent applicables.

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

Lien utile

- *CJUE, Affaire C-261/15, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NV contre Gregory Demey, arrêt de la Cour du 21 septembre 2016*

Orientations interprétatives relatives à l'Air PRR : un moyen pour sortir de l'impasse ?

Depuis le gel de la révision de l'Air PRR voici près d'un an, la Commission européenne a décidé d'agir de sa propre initiative dans le cadre de ses compétences et de préparer les Orientations interprétatives sur les droits des voyageurs dans le secteur aérien, comme elle l'avait fait pour le secteur ferroviaire en 2015. Dans le cadre de la brève vue d'ensemble qui suit, nous tentons de répondre aux questions, mais aussi de vérifier si la Commission propose quelque chose de réellement nouveau et si les Orientations interprétatives offrent une solution face à l'impasse dans laquelle se trouve le processus de révision.

Contexte

Dans le Livre blanc sur les transports de 2011, la Commission européenne fait clairement mention de la nécessité de mettre au point une interprétation uniforme de la législation européenne sur les droits des voyageurs ainsi qu'une mise en œuvre harmonisée et efficace afin de garantir un niveau cohérent de protection des voyageurs dans toute l'Europe et des conditions équitables dans le secteur du transport des voyageurs. Dans son rapport du 11 avril 2011, la Commission européenne indique que certaines dispositions de l'Air PRR sont interprétées différemment en raison des zones d'ombre et des lacunes existantes. Afin de remédier à cette situation, elle a présenté une proposition de révision de l'Air PRR, actuellement au cœur d'une procédure législative, mais aucun progrès n'a été réalisé depuis l'an dernier. En juin 2015, la Commission européenne a annoncé qu'elle envisageait d'adopter les Orientations interprétatives comme solution à court terme afin de faciliter et d'améliorer l'application de l'Air PRR mais aussi de promouvoir les meilleures pratiques. Ce projet s'est ensuite confirmé avec la communication de la Commission européenne du 7 décembre 2015 intitulée « Une stratégie de l'aviation pour l'Europe ». Enfin, le 10 juin 2016, la Commission européenne a publié les Orientations interprétatives relatives à l'Air PRR ainsi que le règlement relatif à la responsabilité des transporteurs aériens.

La nature et le rôle potentiel des Orientations interprétatives

La Commission européenne précise que les Orientations interprétatives n'ont pas vocation à remplacer ou à compléter la proposition de révision de l'Air PRR. Leur objectif principal est de garantir une acception commune et une

exécution cohérente de la législation au sein de l'Union européenne. À l'instar des orientations interprétatives du Rail PRR, les orientations interprétatives relatives au secteur du transport aérien ne sont juridiquement pas contraignantes et ne constituent pas de nouvelles règles juridiques.

Compte tenu du grand nombre d'affaires portées devant la CJUE sur la mise en œuvre de l'Air PRR et du règlement relatif à la responsabilité des transporteurs aériens, les Orientations interprétatives offrent une synthèse utile des principales décisions de justice dans ce domaine. À la différence de ce qui se passe pour le Rail PRR, où la Commission européenne fait largement part de sa propre opinion sur la manière dont les dispositions doivent être interprétées, elle se contente presque exclusivement de faire référence à la jurisprudence existante dans les Orientations interprétatives sur le secteur aérien.

Points essentiels soulevés par les Orientations interprétatives relatives au secteur aérien

Il convient de mettre l'accent sur certains points abordés dans les Orientations interprétatives. Premièrement, à la différence du Rail PRR, l'Air PRR ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un prix réduit non accessible directement ou indirectement au public (par ex. les billets FIP dans le transport ferroviaire). Deuxièmement, selon l'Air PRR, c'est toujours le transporteur exploitant qui est tenu aux obligations prévues par le PRR et non le transporteur qui a vendu le billet (l'entreprise émettrice). Les Orientations interprétatives confirment par ailleurs que les transports multimodaux n'entrent manifestement pas dans le champ d'application du règlement. De surcroît, la Commission européenne propose une explication détaillée des différences existant entre les cas de refus d'embarquement, les annulations et les retards, et entre les droits associés à ces cas de figure ; elle aborde également la question des «conditions comparables» en matière de réacheminement (celles-ci doivent en principe être évaluées au cas par cas). Point également important, les Orientations interprétatives confirment que s'il n'existe aucune obligation d'indemnisation dans les cas de retard causés par des circonstances exceptionnelles, le devoir d'assistance demeure même dans ces circonstances. À titre de comparaison, le Rail PRR ne prévoit aucune dérogation à l'indemnisation pour les retards liés à des cas de force majeure, ce qui crée un désavantage concurrentiel pour le secteur ferroviaire.

Pour conclure, les Orientations interprétatives ne permettent pas de résoudre l'impasse dans laquelle se trouve la révision de l'Air PRR. Elles sont nettement moins novatrices que les Orientations interprétatives relatives au Rail PRR et ne traitent pas des questions soulevées dans la proposition de révision de l'Air PRR. La valeur ajoutée de ces Orientations interprétatives réside davantage dans le fait d'offrir une synthèse utile des décisions rendues par la CJUE.

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

Liens utiles

- *Orientations interprétatives relatives à l'Air PRR de la Commission européenne, du 10 juin 2016*
- *Communication de la Commission « Une stratégie de l'aviation pour l'Europe », du 7 décembre 2015*
- *Observatoire législatif du Parlement européen Situation actuelle de la révision de l'Air PRR*
- *Communication de la Commission sur l'application de l'Air PRR, du 11 avril 2011*

TRAFIC MARCHANDISES

« Interopérabilité juridique CIM/SMGS » : la numérisation fait son apparition

La poursuite du projet commun CIT/OSJD se révèle être décisive pour la création d'une passerelle juridique entre les deux régimes juridiques COTIF/CIM et SMGS et offre de nouvelles opportunités commerciales aux membres à l'ère de la numérisation avec la réalisation progressive de la lettre de voiture électronique. Le calendrier serré des réunions pour l'analyse des enseignements découlant de l'utilisation à large échelle de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS confirme cette orientation.

Utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Selon les informations des RZD, 21'982 envois au total ont été acheminés au moyen d'une lettre de voiture CIM/SMGS de janvier à août 2016, dont 34'348 conteneurs. Les trafics d'exportation et d'importation effectués sous le couvert d'une lettre de voiture CIM/SMGS avec la Russie ont touché les pays suivants : Hongrie, Allemagne, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie et République tchèque. Les chiffres les plus élevés concernent les envois avec la Roumanie : à l'importation, 4'438 envois, dont 976 conteneurs, et à l'exportation, 1'253 envois, dont 848 conteneurs. Pour l'Allemagne, il s'agissait de 359 envois à l'importation, dont 3'865 conteneurs et de 4'238 envois de conteneurs à l'exportation. En transit, les trafics entre la Chine et l'Allemagne méritent d'être mis en évidence : 4'180 envois de conteneurs au total ont été acheminés avec une lettre de voiture CIM/SMGS.

Selon les informations des KTZ, 5'620 envois ont été acheminés en 2015 en transit par le Kazakhstan avec une lettre de voiture CIM/SMGS. Durant le premier semestre 2016, 4'152 envois ont déjà été acheminés avec une telle lettre de voiture en transit.

Selon les informations des UZ, 76'128 envois ont été transportés avec une lettre de voiture CIM/SMGS en 2015, dont 56'939 à l'exportation, 1'149 à l'importation et 18'040 en transit. D'une manière générale, ces chiffres indiquent une augmentation de 10 % des envois accompagnés d'une lettre de voiture CIM/SMGS par rapport à 2014. Cette tendance s'est confirmée durant les huit premiers mois 2016 (janvier à août) : 54'541 envois au total, dont 38'956 à l'exportation, 880 à l'importation et 14'705 en transit.

Développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS

Le Guide lettre de voiture CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS / Annexe 6 au SMGS) et les spécifications fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS doivent être adaptés au nouveau Code des douanes de l'Union. Ces modifications ne concernent que le domaine du champ d'application des RU CIM ; elles ont été approuvées par le Groupe de pilotage CIM/SMGS en septembre 2016.

Le soutien au développement et à la simplification des transports ferroviaires de marchandises à l'échelle eurasiatique constitue une préoccupation au plus haut niveau politique en Chine, en Russie, en Pologne et au sein d'autres pays de transit et de destination. L'utilisation réussie de la lettre de voiture CIM/SMGS par les Chemins de fer du Kazakhstan (KTZ) dans le cadre des transports-pilotes plaide pour une inscription prochaine des relations de trafics en provenance et à destination de la Chine dans l'annexe 1 au GLV-CIM/SMGS et l'annexe 6 au SMGS.

Lettre de voiture électronique CIM/SMGS

Dans le cadre de la révision du SMGS du 1er juillet 2015, des modifications du contenu et de la présentation de la lettre de voiture SMGS ont été décidées. Les modifications de fond ont été prises en considération dans le GLV-CIM/SMGS, en particulier dans les commentaires de l'annexe 2 relatifs au contenu de la lettre de voiture CIM/SMGS. C'est pourquoi une modification du modèle papier de la lettre de voiture CIM/SMGS n'est pas nécessaire du point de vue du SG CIT. Le CIT et RailData vont tenter de développer un catalogue des données maximal sous forme électronique pour les lettres de voiture CIM, SMGS et CIM/SMGS. Le catalogue des données de la lettre de voiture CIM/SMGS servira de base de travail, car il contient les données des deux lettres de voiture séparées CIM et SMGS. Des extraits pourront être définis pour les autres lettres de voiture électroniques (CIM, SMGS et le cas échéant nationales), qui pourront être imprimés au besoin sur différents modèles de lettres de voiture papier.

Les travaux d'actualisation des spécifications techniques sont poursuivis au sein du Groupe ad-hoc d'experts techniques CIM/SMGS. Les textes seront finalisés probablement lors de la prochaine réunion du Groupe ad-hoc d'experts techniques en octobre 2016, afin qu'ils puissent être approuvés par l'OSJD et le CIT pour le 1er juillet 2017.

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

Nouvelles du projet du CIT « Transports ferroviaires d'envois postaux » avec l'UPU et le CCTT

Afin de soutenir la planification, l'organisation et l'exécution de transports ferroviaires d'envois postaux en collaboration avec l'UPU (Union Postale Universelle) et le CCTT (Conseil de coordination des transports transsibériens), deux séminaires ont été organisés à Moscou (organisation par le CCTT les 24 et 25 mai) et à Berne (organisation par l'UPU les 18 et 19 août) avec la participation d'experts des postes, des chemins de fer et des douanes. L'accent a été mis en particulier sur les avantages de l'utilisation des produits marchandises du CIT pour l'exécution de ces transports et, dans ce contexte, sur la plus-value que présente l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Transports pilotes CIM/SMGS d'envois postaux

Au début 2016, la Poste chinoise et la Poste russe ont organisé quelques transports pilotes d'envois postaux dans des trains de voyageurs en transit par le Kazakhstan. Un premier transport pilote d'un conteneur d'envois postaux dans un train de marchandises entre la Chine et l'Allemagne est en cours de préparation entre la Poste chinoise et la Poste allemande (DHL DE), en collaboration avec l'UPU et le CCTT. Récemment, la Poste française a rejoint le projet, ce qui confère maintenant une dimension paneuropéenne au projet. Ces transports pilotes ont principalement pour objet de vérifier l'accomplissement des formalités douanières, en particulier aux frontières extérieures de l'UE. C'est pourquoi la DG TAXUD participe activement au projet depuis juillet 2016.

Photo: Miriam Wassmer

Selon les dernières informations, le premier transport pilote entre la République populaire de Chine et l'Allemagne doit être réalisé avant la fin de l'année 2016. L'UPU et l'OMD (Organisation mondiale des douanes) ont invité également la Pologne, le Bélarus, la Lituanie, l'Estonie et la Mongolie à rejoindre le projet « Transports ferroviaires d'envois postaux ». Lors du séminaire à la mi-août à Berne, il s'est agi de recenser les exigences douanières pour ces transports entre la Chine et l'Europe ainsi que les documents de transport nécessaires. Le succès de l'exécution des transports pilotes dépend donc d'une collaboration étroite entre tous les intervenants : les opérateurs postaux, les administrations douanières, les chemins de fer, l'OMD, l'OTIF, le CIT, le CCTT et le Comité de l'OSJD.

Base juridique pour les transports ferroviaires d'envois postaux

Le Guide lettre de voiture CIM/SMGS offre aux membres du CIT et aux participants au SMGS inscrits dans l'annexe 1 au guide la possibilité d'utiliser des documents de transport uniformes s'ils ont été convenus entre le client et le transporteur ainsi qu'entre les transporteurs eux-mêmes. L'utilisation d'une lettre de voiture CIM/SMGS vaut aussi comme convention. Dans le domaine SMGS, les dispositions du guide ne sont applicables que dans les relations de trafic définies par les participants au SMGS appliquant le guide (ch. 4 du GLV-CIM/SMGS et annexe 6 du SMGS du 1er juillet 2015). Les documents ci-après seront joints au document de transport direct, en l'occurrence la lettre de voiture CIM/SMGS : les documents postaux CN37 (Bordereau de livraison) et CN34 / CP 83 (Bordereau d'arrivée) et les documents douaniers pour le dédouanement des envois postaux CN23 (Déclaration de transit douanier) dans le cadre de l'Union douanière entre la Russie, le Kazakhstan et le Bélarus et de l'Union européenne.

Les Règles uniformes CIM et le SMGS révisé du 1er juillet 2015 prévoient la possibilité de transporter des marchandises (y compris des envois postaux dans des trains de conteneurs) de manière illimitée, en raison de la suppression du monopole de la poste et de la liberté contractuelle pour la conception du contrat de transport entre l'expéditeur et le transporteur contractuel. Les Règles uniformes CIM offrent en outre la possibilité, dans la mesure où l'expéditeur, le destinataire et le transporteur le conviennent, de soumettre un transport international aux RU CIM lorsque seul le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu prévu pour la livraison est situé dans un Etat membre de la COTIF (Art. 1 § 2 CIM).

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.

Application de l'AIM par le transporteur substitué

Est-il possible de convenir sur une base contractuelle l'application de l'Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le transport international ferroviaire de marchandises (AIM) avec le transporteur substitué ?

Le transporteur substitué selon les RU CIM et les CG sous-traitance du CIT

Selon l'art. 3 b) CIM et le ch. 2 des CG sous-traitance du CIT, le transporteur substitué désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur (le client), mais à qui l'exécution du transport ferroviaire a été confiée en tout ou en partie. Le partenaire contractuel du transporteur substitué dans le cadre de cette relation juridique interne est le transporteur contractuel, qui a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur selon les Règles uniformes CIM, ou un transporteur subséquent qui répond sur la base de ce contrat [art. 3 a)].

Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur peut recourir aux services d'un ou de plusieurs transporteurs substitués (sous-traitants) pour l'exécution effective du transport ferroviaire. Le ou les transporteurs substitués n'ont aucune relation contractuelle avec l'expéditeur et le

destinataire. Le transporteur contractuel ou le transporteur subséquent est responsable vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison (cf. l'art. 23 § 1 en relation avec l'art. 27 § 1 CIM). Au demeurant, toutes les dispositions régissant la responsabilité du transporteur (contractuel ou subséquent) s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué (voir art. 27 §§ 2 à 5 CIM).

L'article 27 § 6 CIM prévoit en outre que cet article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué. La relation de recours interne entre le transporteur contractuel ou subséquent, d'une part, et le transporteur substitué, d'autre part, relève ex lege du principe de la liberté contractuelle qui prévaut dans les Règles uniformes CIM.

Répartition et décompte standardisés des indemnités versées sur la base des RU CIM

Le principe de la liberté contractuelle vaut également au point 1.4 de l'AIM et postule comme lex specialis qu'un transporteur substitué peut convenir également l'application de l'AIM dans sa relation interne avec le transporteur. L'AIM régit en principe les relations entre les transporteurs membres du CIT (point 1.10 AIM) et établit des règles uniformes concernant la répartition et le décompte des indemnités. Il vise donc à permettre un déroulement simple, rapide et économique de l'exécution des transports internationaux ferroviaires de marchandises (voir le préambule de l'AIM).

De telles conventions sont entièrement couvertes par l'article 52 CIM, selon lequel les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions en matière de recours (cf. l'art. 52 en relation avec l'art. 27 § 6 CIM).

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

Lien utile

- *Les formulaires disponibles sur le site Internet du CIT facilitent la répartition et le décompte des indemnités entre les membres du CIT dans le cadre de l'AIM*

PRO DOMO

Réunion d'automne du Comité du CIT à Genève

La deuxième réunion du Comité du CIT en 2016 a eu lieu à Genève, capitale des organisations internationales. La partie statutaire de la réunion a été suivie d'une visite intéressante du projet CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) concernant la construction d'une infrastructure ferroviaire à l'échelle de l'agglomération à la frontière franco – suisse.

Composition du Comité du CIT

Le Comité soutient la candidature de Madame Nevin Kaygısız (TCDD) pour un nouveau mandat en prévision de l'élection lors de l'Assemblée générale du CIT le 17 novembre 2016. Dans une lettre au Président du CIT, les Chemins de fer turcs (TCDD) ont souligné tout particulièrement l'importance des travaux du CIT pour les TCDD, en l'assurant de la poursuite de leur engagement au sein de l'organe directeur du CIT.

Budget CIT 2017

Le budget 2017 reste stable ; les mesures d'austérité adoptées en 2016 sont reconduites. Le budget 2017 a été adopté par le Comité à l'attention de l'Assemblée générale du 17 novembre 2016.

La réunion d'automne du Comité du CIT était dirigée par la Vice-Présidente, Madame Maria Sack (DB AG).

Travaux en cours au sein du CIT

Le Comité a pris acte des travaux en cours dans les domaines voyageurs, marchandises, multimodalité et infrastructure. Il a pu s'assurer que les travaux se déroulent avec succès conformément au programme de travail adopté par l'Assemblée générale 2015.

Sondage relatif aux produits du CIT

Le Comité a retenu le concept d'une enquête étendue auprès des membres en 2017 concernant l'utilisation des produits du CIT. Nous y reviendrons le moment venu dans un CIT-Info.

Programme de formation du CIT en 2017

Le CIT a conçu un programme de formation traitant des différents domaines – transport des voyageurs et des marchandises, droit du wagon et utilisation de l'infrastructure – d'un point de vue juridique et pratique, sur la base des produits du CIT. Le programme a pour but de présenter les bases juridiques internationales dans les différents domaines et de commenter l'application des produits du CIT. Ce programme a été proposé pour la première fois préalablement aux Journées bernoises 2016. L'enquête effectuée à l'issue de cette séance de formation montre que les membres du CIT soutiennent l'organisation de séances de formation et acceptent l'offre en la matière. La majorité des membres s'est prononcée pour la poursuite des séminaires de formation, en donnant la préférence à des solutions décentralisées auprès des entreprises ou des solutions régionales. Les séminaires doivent être organisés tous les deux ans en alternance avec les Journées bernoises.

Le Comité a été renseigné sur les résultats de l'enquête et a chargé le Secrétariat général du CIT d'organiser un séminaire de formation régional en 2017 dans la région des Balkans. Le Secrétariat général du CIT prendra contact prochainement avec les membres intéressés.

Préparation de l'Assemblée générale 2016

La préparation de l'Assemblée générale du 17 novembre 2016 à Berne constituait aussi un point important de l'ordre du jour de la réunion du Comité.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Comité du CIT aura lieu le 27 avril 2017 à Berne au siège du CIT.

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

Le CIT souhaite la cordiale bienvenue à son nouveau membre!

En 2015, les activités des Železnice Srbije (ŽS) dans les domaines voyageurs et marchandises ont été séparées. Le domaine marchandises (Srbija Kargo ad) a adhéré le 1er mars 2016 comme membre titulaire). L'adhésion de la partie voyageurs (Srbija Voz ad) comme membre a eu lieu le 1er septembre 2016.

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

CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
17 novembre	Assemblée générale CIT	Berne	Cesare Brand
18 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov, Nina Scherf
30 nov-1déc	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
8-9 février	Groupe de travail CIV	Berne	Tetyana Payosova
23 mars	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
24 mars	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
5-6 avril	Groupe de travail CIV	Bruxelles	Tetyana Payosova
27 avril	Comité 1/2017	Berne	Cesare Brand

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org	Lieu	Responsabilité
2 novembre	Rail Workshop Jerusalem	Euromed	Jerusalem	Erik Evtimov
4 novembre	Umsetzung des CH Gütertransportgesetzes (GüTG)	SKE	Ittigen	Erik Evtimov
7-8 novembre	TAP MD ad-hoc group control data in the booking process	UIC	Francfort	Jan Svensson
10 novembre	Koordinationssitzung eFB	RailData	Berne	Erik Evtimov
14-15 novembre	Conference on adoption of the text of the Convention on International Through Railway Traffic	OSJD	Varsovie	Erik Evtimov
16 novembre	TAP/TAF TSI CCM Meeting	ERA	Lille	Jan Svensson
16 novembre	UIC C&D Forum	UIC	Wien	Tetyana Payosova, Isabelle Oberson
17 novembre	TLG-TSG meeting	UIC	Bruxelles	Jan Svensson
22 novembre	International Rail Passenger Traffic on the route East-West	UNECE	Genève	Erik Evtimov, Tetyana Payosova
23-24 novembre	70th Session of UNITED NATIONS ECE Working Party on Rail Transport	UNECE	Genève	Cesare Brand
24 novembre	TAP TSI Common Support Group	UIC	Francfort	Jan Svensson
29 nov-2 déc	General Assembly	UIC	St. Petersburg	Jean-Luc Dufournaud Cesare Brand
15 décembre	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
15 décembre	FSM Steering Group	FSM	Bruxelles	Cesare Brand, Jan Svensson
16 décembre	DG MOVE Meeting on Digitalisation	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