



TABLE DES MATIERES

Conférence des services des réclamations voyageurs

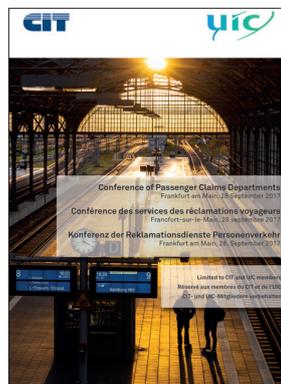
La Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs se tiendra cette année le 28 septembre dans les locaux de la Deutsche Bahn (DB) à Francfort. Elle s'adresse principalement aux collaboratrices et collaborateurs des services des réclamations, de la vente et des services juridiques des membres du CIT.

Les participants découvriront une vue d'ensemble des derniers développements relatifs au Règlement de l'UE sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) ainsi que des exemples pertinents de litiges portés devant les tribunaux et les autorités nationales.

Par ailleurs, des présentations seront proposées sur divers thèmes liés au PRR (par ex. continuation du voyage,

indemnités pour retard avec les rail pass) ainsi que sur les nouveautés concernant les produits du CIT. Enfin, la DB, la SNCB et Trenitalia s'exprimeront sur les objectifs généraux et les processus internes applicables au traitement des réclamations.

www.cit-rail.org



- 2 La poste sur le rail entre la Chine et l'Europe de l'Ouest
- 3 Procédure de révision de la COTIF
- 4 Protection des données
- 5 Décisions de la 19^e Commission CIV
- 6 Nouvelles du groupe de travail CIM
- 7 Conférence des services des réclamations marchandises 2017
- 9 Révision des Règles uniformes CUI
- 10 Inscription d'informations au moyen de codes sur la lettre de voiture CIM
- 11 Pro Domo
- 13 Calendrier CIT



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,



Vous découvrirez dans la présente édition un article concernant un nouveau modèle d'affaires intéressant pour les transporteurs de marchandises : les transports de colis postaux de la Chine vers l'Europe de l'Ouest. En relation avec le développement rapide du commerce électronique, les transports ferroviaires de colis postaux peuvent constituer une alternative aux transports maritimes (plus rapides que les transports maritimes et meilleur marché que les transports aériens). Le CIT, conjointement avec l'Union postale universelle (UPU), le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) et avec le soutien de l'OTIF, a élaboré les conditions-cadre pour les transports de colis postaux sur les corridors eurasiatiques. Les premiers transports pilotes ont été réalisés entre-temps.

Dans le cadre des transports ferroviaires de colis postaux sur les corridors eurasiatiques, l'entrée en douane dans l'Union européenne constitue une difficulté importante. Si les autorités douanières nationales concernées et de l'Union européenne ne trouvent pas rapidement une solution pragmatique et orientée sur le marché de concert avec les opérateurs postaux, les colis postaux ne seront pas transportés par le rail à l'avenir après leur arrivée en Russie, mais par la route, une solution qui n'est pas vraiment en phase avec la politique européenne des transports.

Bonne lecture !

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



« La poste sur le rail entre la Chine et l'Europe de l'Ouest » : un nouveau modèle d'affaires pour les entreprises ferroviaires

Les transports de colis postaux de la République populaire de Chine en Europe de l'Ouest constituent une chance pour les entreprises ferroviaires de développer de nouvelles activités. Les colis postaux peuvent être transportés de manière fiable en l'espace de 10 à 15 jours à un prix concurrentiel de la République populaire de Chine vers l'Europe (UE et Suisse) via le corridor transsibérien (Fédération de Russie) ou la route de la soie (Kazakhstan). Ceci vaut également dans la direction opposée. Le chemin de fer contribue ainsi au développement du commerce électronique mondial.

Transports ferroviaires d'envois postaux

À l'heure actuelle, les 90 % environ des transports de marchandises entre la Chine et l'Europe sont acheminés par la voie maritime, un transport nécessitant environ 40 jours. 9% environ des transports sont acheminés par la voie aérienne, un envoi nécessitant un jour. La part de marché des transports ferroviaires s'élève à peine à 1 % de l'ensemble des transports. Les transports entre Hamburg et Zhengzhou en Chine durent par exemple 15 jours et constituent ainsi une alternative aux transports maritimes (en termes de temps) et aux transports aériens (en termes de prix). La République populaire de Chine constitue le principal pays d'origine des importations dans l'Union européenne et a tendance actuellement à devenir l'un des principaux marchés d'exportation pour l'UE. Le volume du commerce quotidien entre la Chine et l'Europe s'élève à bien plus d'un milliard d'euros. Ainsi, il existe un potentiel considérable pour les envois postaux par chemin de fer dans les deux directions. Selon les déclarations du *Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation* (CCTT – Conseil de coordination des transports transsibériens), les transports entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie se sont élevés à 64'000 tonnes en 2013, ce qui représente environ 8'000 conteneurs. Selon ces calculs, une croissance annuelle de 10 à 15 % est attendue ; ainsi, environ 400'000 conteneurs pourraient être transportés à moyen terme par le rail entre la Chine et l'Europe.



Train postal suisse

Succès grâce à la collaboration entre les différentes organisations internationales

L'Union postale universelle (UPU), dont le siège est à Berne (Suisse), joue un rôle central dans le cadre de ce projet.

L'UPU est une organisation spécialisée des Nations Unies et règle la collaboration entre les autorités postales nationales et les opérateurs postaux privés pour les transports internationaux d'envois postaux et arrête les règles correspondantes.

Le 18 mars 2016, les trois organisations internationales concernées (UPU, CIT et CCTT) ont signé un Memorandum of Understanding (MoU) afin de fixer la collaboration entre les organisations pour le soutien à apporter aux transports pilotes envisagés de colis postaux de la Chine vers l'Europe de l'Ouest. Afin de soutenir la planification, l'organisation et la réalisation de ces transports pilotes, les trois organisations ont organisé deux workshops avec le concours de l'OTIF. Le premier a eu lieu à Berne (à l'issue de la 19^{ème} réunion de la Commission CIM du CIT le 17 mars 2016) et le deuxième à Moscou (organisé par le CCTT les 24/25 mai 2016). L'utilisation des produits marchandises du CIT et plus particulièrement de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS revêt une grande importance pour la réalisation de ces transports directs.

La collaboration étroite entre ces organisations a pour but de fixer les conditions cadre juridiques pour les transports ferroviaires de colis postaux entre la Chine et l'Europe ; il convient principalement de régler les relations entre les dispositions applicables aux transports ferroviaires, aux envois postaux et en matière douanière.

Premiers transports pilotes réalisés

Le premier transport pilote entre Chongqing et Duisburg s'est déroulé avec succès du 29 septembre au 13 octobre 2016. Dans ce contexte, l'inscription le 1^{er} mai 2017 de toutes les gares-frontières sur les relations eurasiatiques entre la République populaire de Chine et l'Europe dans l'annexe 1 du GLV-CIM/SMGS et l'annexe 6 du SMGS est importante :

- Manzuli – Zabaikalsk, entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie ;
- Alashankou – Dostyk, entre la République populaire de Chine et le Kazakhstan ;
- Erljan – Zaminuud, entre la République populaire de Chine et la Mongolie.

D'autres transports pilotes entre la Chine et l'Europe sont envisagés durant l'été 2017. L'UPU a créé une Task Force pour la réalisation opérationnelle de ces pilotes. Le CIT, l'OTIF et le CCTT y participent activement.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original : DE

Procédure de révision de la COTIF

La procédure de révision de la COTIF et de ses appendices est longue et complexe. L'OTIF a créé récemment un groupe de travail pour réfléchir à un moyen d'améliorer ces processus.

Révision et ratification : jusqu'à 17 ans d'écart

Lorsque l'Assemblée générale de l'OTIF adopte des amendements à la COTIF ou à ses appendices (CIV, CIM, CUI, etc.), ceux-ci doivent encore passer, dans la majorité des cas, par des procédures de ratification au plan national, d'une durée moyenne de 6 ans. Cela prend parfois même beaucoup plus de temps. Par exemple, la dernière grande révision de la COTIF, à savoir l'adoption du Protocole de Vilnius en 1999 (entré en vigueur en 2006), n'a été ratifiée par l'Italie qu'en 2015 et par l'Irlande en 2016.

La COTIF a été révisée quatre fois depuis 1999, souvent sur l'impulsion de la législation de l'Union européenne en constante évolution. Les modifications aux appendices adoptées par la Commission de révision de l'OTIF entrent automatiquement en vigueur après une année (article 35 § 3 COTIF) ; mais celles adoptées par l'Assemblée générale restent suspendues jusqu'à ce que la moitié des Etats membres de l'OTIF aient notifié leur approbation de la révision (article 34 § 3 COTIF). Cette situation limite la capacité d'adapter la COTIF aux besoins des développements dynamiques du marché.

Groupe de travail de l'OTIF

Le Secrétaire général de l'OTIF a convoqué en mai 2017 un groupe de travail afin de traiter cette question.

Cette problématique concerne en premier lieu les Etats membres de l'OTIF, mais elle a un impact évident sur les entreprises ferroviaires, qui doivent mettre en œuvre le droit de la COTIF. C'est pourquoi le Secrétaire général du CIT a élaboré une première position sur les options présentées par l'OTIF (disponible sur le site de l'OTIF).

Si le Secrétariat général du CIT est en général favorable à une simplification de la procédure de révision, il estime que celle-ci doit toutefois garantir une sécurité et un contrôle juridiques suffisants.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)

Original : FR

Liens utiles

→ [Document du groupe de travail de l'OTIF : «Modification de la procédure de révision de la COTIF»](#)

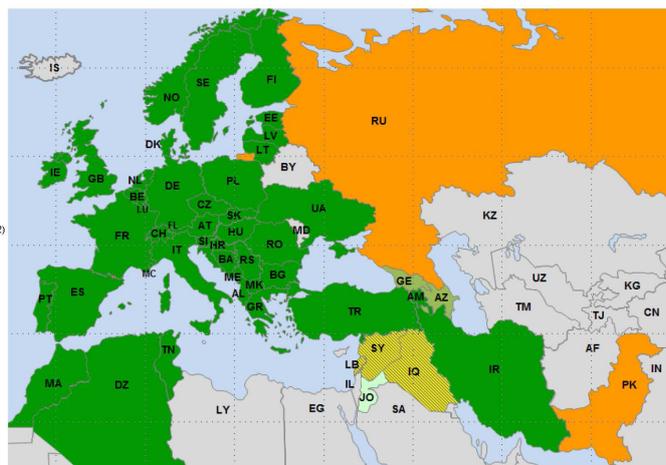
→ [Position du CIT](#)



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 25 juillet 2017
Stand 25. Juli 2017
Situation 25 July 2017

- Tous les appendices de la COTIF (42)
Alle Anhänge des COTIF (42)
All COTIF appendices (42)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Suspension de la qualité de membre (3)
Rühen der Mitgliedschaft (3)
Membership suspended (3)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



Comment écourter les procédures d'entrée en vigueur des révisions de la COTIF dans les nombreux Etat membres de l'OTIF ?



Les experts de la protection des données se penchent sur les répercussions du RGPD : nouvelles tâches pour le CIT et ses membres

La protection des données à caractère personnel en trafic international voyageurs est un domaine qui gagne en importance avec la numérisation. Afin de discuter de questions pratiques relatives à la protection des données à caractère personnel des voyageurs et des répercussions possibles du nouveau Règlement général sur la protection des données de l'UE (RGPD), le Secrétariat général du CIT a organisé pour ses membres un workshop consacré à cette question le 21 juin 2017.

Le premier workshop du CIT sur la protection des données en trafic international voyageurs

Le Règlement général sur la protection des données de l'UE (RGPD) est entré en vigueur le 24 mai 2016 et s'appliquera à compter du **25 mai 2018**. Dès cette date, les membres du CIT devront également mettre leurs politiques internes et externes en matière de protection des données en conformité avec le RGPD et leur législation nationale.

Le 21 juin 2017, des experts sur la protection des données, des experts informatiques et des juristes représentant de nombreux membres du CIT se sont réunis à Berne afin de partager des informations sur les bonnes pratiques actuelles en matière de protection des données et afin d'évaluer les répercussions possibles du RGPD sur les entreprises ferroviaires. Des représentants de l'UIC et de la CER ont également pris part au workshop.

La première partie du workshop a été consacrée à l'introduction du nouveau RGPD, à sa possible application extraterritoriale à l'instar de la Suisse et aux nouvelles lignes directrices du CIT sur la protection des données visant à assister les membres du CIT dans le processus de mise en œuvre du RGPD. Lors des deuxième et troisième sessions, les experts des membres du CIT ont présenté certaines bonnes pratiques dans la mise en œuvre actuelle du RGPD et ont évoqué des thèmes d'actualité choisis en lien avec les développements commerciaux et politiques les plus récents dans le secteur ferroviaire du point de vue du respect de la protection des données.

L'atelier s'est terminé par une session pratique articulée autour de trois affaires examinées sous l'angle des exigences du RGPD. De manière générale, l'atelier a servi de plate-forme utile pour les participants, qui ont pu ainsi discuter des pratiques qu'ils suivent actuellement en matière de protection des données, en s'appuyant sur des cas concrets et sur la nouvelle réglementation européenne.

Prochaines étapes

Les participants à l'atelier ont confirmé l'intérêt grandissant des entreprises ferroviaires pour la question de la protection des données à caractère personnel ainsi que la nécessité d'échanger régulièrement sur les bonnes pratiques à retenir en matière de conformité réglementaire. Le Secrétariat général du CIT et le groupe nouvellement créé des experts du CIT en matière de protection des données, qui a été officiellement approuvé par la Commission CIV le 22 juin 2017, continueront à soutenir les membres du CIT dans le processus de mise en œuvre du RGPD, en améliorant encore les nouvelles lignes directrices sur la protection des données (GDP CIT) et en offrant

de nouvelles solutions standardisées de mise en conformité à la réglementation.

Enfin, le Secrétariat général du CIT prévoit d'organiser un workshop de suivi sur les questions de protection des données au printemps 2019, afin d'échanger sur les expériences pratiques autour de la mise en œuvre du RGPD et d'en apprendre davantage sur les nouveaux développements dans le secteur.

[tetyana.payosova\(at\)cit-rail.org](mailto:tetyana.payosova(at)cit-rail.org)
Original : EN



Répercussions du RGPD examinées par des représentants des entreprises suivantes : DB, ČD, SNCF, SNCB, Eurostar, Trenitalia, NS, LG, ÖBB, SŽ, LDZ, CP, Renfe, CFF, VöV, Regiotrans, MAV START, Thalys et UZ

Lien utile

➔ [Règlement général sur la protection des données de l'UE 2016/679](#)

Décisions de la 19^e Commission CIV

La Commission CIV, réunie le 22 juin dernier, a adopté plusieurs nouveaux produits pour le trafic voyageurs, notamment les Lignes directrices sur la protection des données en trafic voyageurs. Elle a également passé en revue tous les thèmes liés au trafic voyageurs sur le plan juridique.

Impact du Règlement sur la protection des données

Le nouveau Règlement UE 2016/679 sur la protection des données nécessite une remise à niveau des pratiques des entreprises ferroviaires en la matière. Le CIT a ainsi revu ses deux produits, en matière de ticketing (MIRT) et de traitement des réclamations (AIV), qui sont impactés par cette réglementation.

Le Groupe de travail CIV continuera à travailler sur les aspects juridiques des offres multimodales pendant l'année à venir.

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

Mise en œuvre du PRR

La mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) reste au cœur des activités du CIT. La Commission a pris note des points qui feront l'objet de la révision prochaine du texte, ainsi que des affaires en cours devant les différentes instances nationales. Elle a également procédé à des modifications à l'accord AIV afin d'améliorer les processus qui sous-tendent le traitement des réclamations des voyageurs internationaux.

Un seul for dans les conditions générales

La Commission CIV a décidé de limiter, dans les conditions générales GCC-CIV/PRR, les possibilités d'ouvrir une action en justice sur la base du contrat de transport à un seul for, à savoir au tribunal du lieu où le défendeur a son domicile ou sa résidence principale. Cette limitation intervient à la suite de l'affaire Sachs v ÖBB et des réflexions qui ont eu lieu au sein du Groupe de travail CIV à ce sujet.

Evolution du ticketing

La Commission CIV a décidé de procéder à une révision en deux temps du Guide du CIT pour les titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) : une première révision, en juin, essentiellement rédactionnelle et une deuxième révision, en décembre, plus fondamentale afin d'aligner le MIRT sur la refonte des fiches UIC 918-2 et 918-3, prévue pour janvier 2018.

Droit applicable aux contrats de transport de personnes aérien et ferroviaire

La Commission CIV a adopté le tableau comparatif présentant les différentes conventions internationales (COTIF/CIV et Convention de Montréal) ainsi que les règlements européens applicables aux contrats de transport aérien et ferroviaire. Ce nouvel outil sera utile pour la compréhension des défis juridiques dans la mise en place d'offres combinées air-rail. Il sera disponible dès le 1^{er} septembre 2017 sur le site internet du CIT. Le CIT tient également à la disposition de ses membres un tableau comparant les droits des voyageurs dans les 4 modes de transport.



Protection des données, PRR, multimodalité, ticketing : un agenda bien rempli pour la 19^{ème} Commission CIV

Lien utile

➔ [Documents de la 19^{ème} réunion de la Commission CIV \(réservés aux membres\)](#)



Nouvelles du Groupe de travail CIM du CIT

En suivant la tendance majeure de la « numérisation », le Secrétariat général du CIT (SG CIT) s'est attelé également à la numérisation des produits du CIT et a pratiquement achevé les travaux fondamentaux visant à mettre à disposition les guides du CIT et les formulaires comme documents électroniques sur le site Internet du CIT et la création des conditions afin de donner la priorité à l'utilisation de la lettre de voiture électronique et de la lettre wagon électronique. Les conclusions et les enseignements en relation avec les processus numériques en trafic international marchandises font l'objet d'un rapport du CIT concernant l'établissement et la reconnaissance des documents de transport numériques ; ce rapport a été transmis au niveau du secteur et aux régulateurs internationaux et régionaux (OTIF et DG MOVE de la Commission européenne).

Numérisation des documents de transport : lettre de voiture électronique et lettre wagon électronique

Un des projets importants du CIT, à savoir la lettre de voiture électronique CIM et la lettre wagon électronique CUV, est au centre des travaux du CIT depuis 2014. Les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV ont été élaborées en 2016 au niveau du secteur avec la participation des membres du CIT sur la base du principe de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 § 9 CIM, respectivement de l'article 14.2 du Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU). En outre, le SG du CIT apporte son soutien aux organisations partenaires, comme l'UIC/RailData, lors de la finalisation des spécifications techniques dans le cadre du projet e-RailFreight.

Les nouvelles éditions du 1er janvier 2017 du GLV-CIM, du GTM-CIT, du GLW-CUV et du GTW-CIT sont accessibles sur le site Internet du CIT, sous les menus « Marchandises/Guides » et « Wagons », rubrique « Versions en vigueur ». Seule cette version des produits sur le site Internet du CIT munie de la signature électronique Certifié par « General Secretariat CIT info@cit-rail.org, Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) » fait foi.

Les anciennes versions de ces guides demeurent accessibles sur le site Internet sous les mêmes menus, rubrique « Versions antérieures ». Désormais, les produits du CIT sont mis à la disposition des membres du CIT uniquement sous forme de documents téléchargeables sur le site Internet du CIT.

En relation avec la réalisation de la lettre de voiture électronique CIM et la numérisation croissante dans le secteur ferroviaire, le SG CIT a examiné la question de la reconnaissance de la lettre de voiture électronique comme moyen de preuve du contrat de transport (art. 6 § 2 CIM) devant les tribunaux nationaux et les autres autorités nationales. Le rapport du CIT traite trois questions principales - la lettre de voiture électronique, la reconnaissance judiciaire des documents de transport numériques et le procès-verbal de constatation électronique (CIT20) - et contient quelques conclusions à la fin. Le rapport renseigne dans le détail sur les différentes séries de questions, en particulier d'un point de vue juridique, sans toutefois négliger les aspects pratiques des processus numériques très évolutifs au sein des entreprises.

Le rapport du CIT a été distribué par le SG CIT à toutes les parties prenantes, comme l'OTIF, la CER, l'UIC et la DG MOVE, notamment dans le cadre du projet DTLF (Digital Transport and Logistics Forum).⁽¹⁾

Procès-verbal de constatation électronique CIT20

Dans le cadre des travaux en cours relatifs au procès-verbal de constatation électronique, il s'agit de créer une alternative à la procédure exigeante relative à la documentation des dommages au moyen du procès-verbal de constatation (CIT20), actuellement sous forme papier. Dans un premier temps, il s'est agi d'examiner quelles alternatives (techniques) existent pour réaliser un procès-verbal de constatation électronique, par exemple :

- solution par le biais d'un nouveau système central à créer ;
- développement d'une « app », en particulier pour les appareils mobiles ;
- intégration dans le processus de la lettre de voiture électronique.

En tenant compte des résultats des travaux au sein du GT CIM, du retour des experts dans le cadre de la Conférence des services des réclamations (11 mai 2017)⁽²⁾ et des discussions au sein de la Commission CIM, le SG CIT développe la variante consistant à associer le procès-verbal électronique à la lettre de voiture électronique, qui implique les travaux suivants :

- définir les spécifications fonctionnelles et juridiques dans une nouvelle annexe 20b au GTM-CIT ;
- prendre en considération la numérisation du procès-verbal (annexe 20 GTM-CIT) dans les fiches de travail (processus) du GTM-CIT ;
- collaboration avec RailData pour intégrer le procès-verbal de constatation comme document d'accompagnement à la lettre de voiture électronique.

(1) Voir le récent *Incept Impact Assessments on the ETD, DG MOVE – UNITD1 - 2018/MOVE/001*, surtout le point 1 (b): "address potential Member States concerns regarding the acceptance of transport documents provided in electronic format (or the exchange of information/data using authoritative sources of information), such as authenticity and security guarantees of the data, overall legislative implications or acceptance by other Member States, costs of investments in IT systems".

(2) Voir l'article page 7 sur la Conférence des services des réclamations de cette année paru dans la présente édition.

Ces travaux très importants au regard de la numérisation des produits du CIT seront poursuivis avec les experts lors de la prochaine réunion du GT CIM les 29/30 novembre 2017, afin de pouvoir soumettre des propositions pour décision avant la prochaine réunion de la Commission CIM du CIT le 22 mars 2018.

Modèles d'exécution des transports et enquête relative aux produits du CIT

Les transports internationaux sont exécutés de plus en plus en sous-traitance ou selon le modèle « achat/vente ». Dans le passé, le GT CIM s'est penché à plusieurs reprises sur les différents modèles d'exécution des transports et sur la question de savoir dans quelle mesure ces derniers sont réalisables juridiquement et pratiquement. Pour la réunion du GT CIM, le SG CIT a élaboré un catalogue de questions relatif au modèle « achat/vente » sous l'angle des CG sous-traitance et des CG prestations de services du CIT, en se focalisant tout particulièrement sur les modèles d'exécution des transports. Ce catalogue des questions a été examiné en réunion par les membres du GT CIM.

En tenant compte des résultats de l'enquête envisagée concernant l'utilisation des produits du CIT, le SG CIT pense que les **CG sous-traitance et les CG prestations de services** devraient être révisées en considérant les aspects juridiques et pratiques. La question de l'architecture contractuelle, importante pour les travaux du CIT, devra également être

approfondie lorsque les résultats de l'enquête seront disponibles. Le GT CIM devra en particulier examiner, du point de vue juridique, s'il est possible et souhaitable d'élaborer au niveau du CIT un contrat-type concernant le modèle « achat/vente ».

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original:DE



La lettre électronique - un sujet débattu lors du dernier Groupe de travail CIM

Conférence CIT des services des réclamations marchandises 2017

La Conférence des services des réclamations et des services juridiques du 11 mai 2017 a examiné trois thèmes actuels dans le cadre du premier module : « Nouvelles règles de responsabilité en cas de dommages causés par le wagon à la marchandise », « Responsabilité et sécurité dans le système ferroviaire » et « Dommages à la marchandise causés par des tiers ». En introduction, les principaux travaux en cours et les projets du CIT ont été présentés. Dans le cadre du deuxième module, les participants se sont penchés sur différentes questions pratiques au sein de groupes de travail en échangeant leurs points de vue afin de développer de nouvelles idées et des propositions.

Module 1 : «Nouvelles règles de responsabilité en cas de dommages causés par le wagon à la marchandise», «Responsabilité et sécurité dans le système ferroviaire» et «Dommages à la marchandise causés par des tiers»

En introduction, E. Evtimov (CIT) a présenté les travaux en cours du CIT et la situation actuelle du droit international du transport des marchandises. La tendance vers la numérisation est bien sûr au centre de ces travaux. Il a souligné l'importance de la numérisation des produits marchandises pour le CIT et a pu présenter les premiers résultats du Groupe de travail CIM et de la Commission CIM concernant la « reconnaissance des documents de transport numériques et leur authentification ».

Monsieur Evtimov a donné également une vue d'ensemble des projets dans le domaine du transport des marchandises, en particulier l'interopérabilité juridique CIM/SMGS et la réalisation de premiers transports pilotes de colis postaux entre la Chine et l'Europe. La multimodalité a aussi été évoquée ; dans ce contexte, le CIT a développé des projets concrets comme la publication d'un guide relatif aux régimes de responsabilité CMR-CIM-SMGS⁽¹⁾ au début 2017.

(1) Le guide peut être téléchargé sur le site Internet du CIT sous <http://www.cit-rail.org/fr/marchandises/legislation/>.

N. Czernecki (Fret SNCF) a d'abord donné un aperçu historique des dispositions du droit international applicables en matière de responsabilité pour les dommages causés par les wagons avant d'aborder la version révisée des articles 27 et 7 du CUU⁽²⁾, une aventure à laquelle il a participé en tant que Président du Groupe d'étude Utilisateurs wagons de l'UIC et co-président du Comité commun du CUU.

D. Lützelschwab (CFF Cargo) a présenté en introduction les principes de la responsabilité des différents acteurs sur le marché des transports de marchandises – gestionnaires de l'infrastructure, détenteurs de wagons, entreprises ferroviaires et tiers. Il a souligné que la prévention de la responsabilité des différents acteurs dans les transports de marchandises peut aussi constituer un moteur d'innovation pour inciter ces acteurs à prendre des mesures appropriées afin d'améliorer la sécurité du système ferroviaire. En conclusion, Monsieur Lützelschwab a retenu que la législation devrait refléter le principe selon lequel la responsabilité devrait incomber à celui qui peut faire face au risque aux moindres coûts pour l'ensemble du secteur.

S.C. Huber (Crossrail) a présenté à la fin du premier module la question des « dommages à la marchandise causés par des tiers ». Après avoir présenté les différents scénarios de dommages possibles en cours de route (par exemple vol, pollution, etc.), Madame Huber a analysé leurs conséquences ; cet exposé a été suivi d'un échange d'idées sur la question de savoir comment les services des réclamations devraient traiter ces dommages.

Module 2 : Questions d'intérêt général

Dans la deuxième partie de la conférence, les participants ont eu l'occasion de participer à trois groupes de travail afin d'exposer leurs avis, de comparer leurs points de vues et de développer des solutions.

Cette année, les groupes de travail se sont penchés sur les questions suivantes :

- N. Scherf (CIT) a examiné avec le groupe 1 le traitement des demandes d'indemnités en cas de dépassement du délai de livraison sur la base des Règles uniformes CIM et le traitement de réclamations entre les clients et les transporteurs ainsi qu'entre les transporteurs dans le cadre de l'AIM. La problématique a été illustrée à l'aide d'un cas concret.

- N. Nober (LINEAS) a animé le groupe 2, lequel s'est penché sur l'utilisation des formulaires du CIT pour le transport des marchandises et l'utilisation des wagons, en particulier sur leur utilisation interactive sur le site Internet du CIT. Le groupe a souligné l'importance de l'utilisation de quelques formulaires peu connus dans la pratique.

- L. Schneemann (DB Cargo DE) a examiné avec le groupe 3 la variante technique du procès-verbal de constatation électronique comme document online du CIT et sa transmission par e-mail aux transporteurs participants. Les spécifications fonctionnelles et juridiques dans le GTM-CIT ont été discutées concrètement.

Au terme de cette partie, les rapporteurs de chaque groupe ont présenté les résultats des discussions au plénum. Les idées de solutions développées au sein des groupes de travail seront examinées en 2017 au sein du Groupe de travail CIM du CIT.



Les thèmes actuels sont traités dans le 1er module

Résumé

Grâce à la richesse et à la qualité des discussions, la conférence a atteint une nouvelle fois les objectifs fixés, à savoir contribuer à la formation continue du personnel des membres du CIT et développer le savoir-faire des services à la clientèle des membres du CIT sur les questions d'actualité.

La prochaine Conférence des services des réclamations marchandises aura lieu le **24 mai 2018**.

nina.scherf@cit-rail.org
Original:DE

(2) Les dispositions du Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) peuvent être téléchargées sous <http://www.gcubureau.org/contract2017>.



Révision des Règles uniformes CUI

Le Secrétariat général et les membres du CIT attendent actuellement avec impatience les propositions de textes concernant la révision des Règles uniformes CUI (RU CUI) qui seront soumises à la Commission de révision de l'OTIF.

Contexte de la révision

Le Secrétaire général de l'OTIF a créé en 2014 un groupe de travail afin de préparer la révision des RU CUI. Le groupe de travail s'est penché en particulier sur le champ d'application (article 1 § 1 CUI) et les dispositions en matière de responsabilité entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure, en particulier sur le droit de recours du transporteur à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure pour les indemnités versées au client qui ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.

Les projets de textes du Groupe de travail CUI de l'OTIF

Le groupe de travail du Secrétaire général de l'OTIF, qui s'est réuni pour la dernière fois le 31 mai 2016, propose une révision des articles 1, 3 et 8 CUI.

Selon la proposition, le champ d'application des RU CUI (article 1 § 1) demeure lié aux Règles uniformes CIV⁽¹⁾ et CIM⁽²⁾ et la notion « trafic ferroviaire international » est introduite pour désigner un trafic qui implique l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés.

Evaluation des projets de textes actuels du point de vue du Secrétariat général du CIT

Le système de la COTIF ne connaît pas pour l'instant la notion du trafic ferroviaire international. En reprenant cette notion avec sa définition actuelle, **le champ d'application des RU CUI** sera restreint : d'une part, les sillons internationaux sont peu fréquents dans la pratique, d'autre part, la notion dépend de la coordination des sillons entre les gestionnaires d'infrastructure, qui ne fonctionne pas toujours dans la pratique ou même pas du tout.

Selon le libellé du champ d'application, les RU CUI seraient applicables aux transports par des trains internationaux pour des trafics internationaux CIV et CIM ; les parcours nationaux initiaux ou terminaux seraient toutefois exclus. Dans la pratique, il peut arriver qu'un voyageur en possession d'un titre de transport international CIV emprunte un train qui ne circule qu'en trafic national (train national / sillon national) et poursuive son voyage avec le même titre de transport CIV au niveau international. Pour le train national emprunté, le voyageur bénéficierait d'un droit d'action à l'encontre du transporteur sur la base des RU CIV, mais les RU CUI ne seraient pas applicables au recours entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure.

Le SG CIT pense que cette interprétation du champ d'application des RU CUI n'est pas adéquate dans la mesure où elle conduit à une fragmentation du droit, qui ne va pas dans le sens d'un système juridique international harmonisé et fermé.

Cette modification du champ d'application a aussi des répercussions sur la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure (article 8 § 1 CUI), en particulier **sur le droit de recours du transporteur** à l'encontre de ce dernier. Dans le cadre de la COTIF, le transporteur répond vis-à-vis du client pour tous les agissements du gestionnaire d'infrastructure, ce dernier étant défini comme auxiliaire du transporteur (article 51 CIV et article 40 CIM). Seules les RU CUI prévoient expressément un droit de recours du transporteur à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure, qui couvre les indemnités que le transporteur doit payer au client sur la base des RU CIV et CIM, par exemple en cas d'accident ou en ce qui concerne les frais d'hôtel des voyageurs ou en cas de perte ou d'avarie de la marchandise (article 8 CUI).

La limitation du champ d'application dans le cadre de la révision des RU CUI est problématique pour le transporteur, car elle conduit à une fragmentation du droit : dans l'hypothèse où le champ d'application des RU CUI serait limité, les transporteurs perdraient leur droit de recours à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure et ne pourraient dès lors se fonder plus que sur le droit national et les conditions générales du gestionnaire d'infrastructure pour faire valoir leurs droits en cas d'accident ayant leur origine dans l'infrastructure pour obtenir le remboursement des montants versés aux voyageurs ou des indemnités versées en cas de perte ou d'avarie de la marchandise.

Le droit (contractuel) national des différents États étant caractérisé par de légères différences en particulier en matière de répartition du fardeau de la preuve ou en cas de dommages pécuniaires indirects, les transports internationaux seront compliqués sur le plan juridique.

Procédure ultérieure pour la révision

Les projets de textes définitifs seront soumis en 2018 à la Commission de révision de l'OTIF (27 février au 1^{er} mars 2018).

Conformément à l'article 33 § 4 de la COTIF, la révision des articles 1 et 8 sera soumise à l'Assemblée générale de l'OTIF, dont la prochaine réunion aura lieu en septembre 2018.

(1) Contrat relatif au transport international ferroviaire de voyageurs (CIV)

(2) Contrat relatif au transport international ferroviaire de marchandises (CIM)

Conclusions

Du point de vue du SG CIT, la révision devrait avoir pour but de fixer un champ d'application des RU CUI juridiquement plus clair, sûr et uniforme au niveau international. Il permettrait aux transporteurs d'agir sur un terrain (juridique) uniforme, sans devoir prendre en compte une insécurité juridique inhérente aux différents droits nationaux. Il convient dans ce contexte de souligner que les RU CUI sont applicables dans tous les Etats membres de l'UE.

La révision de la COTIF nécessitant un certain temps⁽¹⁾, il importe que la révision des RU CUI permette d'aboutir à un résultat satisfaisant, c'est-à-dire à un champ d'application juridiquement plus clair, plus sûr et harmonisé ainsi qu'à un système de responsabilité équilibré.

nina.scherf@cit-rail.org
Original : DE

(1) Voir l'article page 3 paru dans la présente édition concernant la question de la « Modification de la procédure de révision de la COTIF ».



© Copyright Deutsche Bahn

Liens utiles

- ➔ [Informations concernant le Groupe de travail CUI du Secrétariat général de l'OTIF](#)
- ➔ [Champ d'application de la CUI](#)



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 pratique

Inscription d'informations au moyen de codes sur la lettre de voiture CIM

Les inscriptions d'informations dans les cases de la lettre de voiture électronique CIM avec du texte libre au moyen de codes sont-elles déterminantes ou des codes collectifs sont-ils aussi admis ? Quelles informations peuvent être transmises par l'expéditeur dans ce contexte ?

La disposition de l'article 7 CIM concernant le contenu du document de transport international, en l'occurrence la lettre de voiture CIM, est basée sur le principe de la liberté contractuelle et concrétise la volonté des parties au contrat de transport, c'est-à-dire l'expéditeur et le transporteur [dans le cas concret, le transporteur contractuel selon l'article 3 a) CIM] conformément à l'article 6 § 2 CIM. La structure de l'article 7 CIM distingue trois parties, par analogie avec l'article 6 CMR⁽¹⁾ ; le § 1 fait état de 16 indications obligatoires, le § 2 de 7 indications conditionnelles et le § 3 constitue la base juridique pour les indications facultatives sur la lettre de voiture internationale CIM.

Selon l'article 6 § 2 CIM, « le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme » ; conformément à l'article 6 § 8 CIM, les associations internationales des transporteurs (comme le CIT) établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les autorités douanières nationales et internationales. Cela souligne clairement la nature commerciale de la lettre de voiture internationale comme document de droit privé, en sus de son importance du point de vue du droit du transport.

(1) Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

En raison de la numérisation croissante des documents de transport, le besoin de structurer les données au moyen de codes est toujours plus important. Les déclarations de l'expéditeur sont inscrites par exemple dans la case 7 de la lettre de voiture CIM. L'utilisation croissante de codes permettrait de structurer davantage la case 7 de la lettre de voiture CIM, ce qui faciliterait grandement à l'avenir l'établissement de la lettre de voiture électronique CIM pour l'échange des données de la lettre de voiture au niveau international.

La structuration de données commerciales de la lettre de voiture doit donc constituer la base technique et en même temps la solution pour les travaux du CIT. En cas d'utilisation des codes 1, 2, 6, 7, 8 et 24 dans la case 7 de la lettre de voiture CIM, les codes et leur signification doivent être indiqués. En cas d'utilisation d'autres codes, il suffit d'indiquer le code et de le compléter par l'information correspondante, comme le code collectif 16 qui permet d'indiquer différentes autres informations au titre de déclarations de l'expéditeur. Cette solution est basée sur l'article 7 § 3 CIM pour les indications facultatives sur la lettre de voiture électronique CIM.

erik.evtimov@cit-rail.org
Original : DE



Conférence des services des réclamations voyageurs - Francfort, 28 septembre 2017

La Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs se tiendra cette année le 28 septembre dans les locaux de la Deutsche Bahn, Stephensonstrasse 1, à Francfort. Elle s'adresse principalement aux collaboratrices et collaborateurs des services des réclamations, de la vente et des services juridiques des membres du CIT.

Lors de la séance du matin, les participants découvriront une vue d'ensemble des derniers développements relatifs au règlement de l'UE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ainsi que des exemples pertinents de litiges portés devant les tribunaux et les autorités nationales.

Par ailleurs, des présentations seront proposées sur les règles applicables à la continuation du voyage, sur les modalités du traitement des indemnités pour retard par Eurail GIE, sur les nouveautés concernant les produits du CIT et sur les répercussions du nouveau règlement relatif à la protection des données sur le traitement des réclamations.

Un exposé portera sur les perspectives et objectifs généraux du traitement des réclamations au sein de la Deutsche Bahn, ainsi que sur les processus internes de cette entreprise. La SNCB et Trenitalia présenteront enfin les processus internes qu'ils appliquent au traitement des réclamations des voyageurs.

La conférence privilégiera comme de coutume les workshops traitant de questions déjà connues, telles que les indemnités pour retard et l'obligation d'information, tout autant que des enjeux nouveaux, concernant notamment les répercussions du nouveau règlement relatif à la protection des données sur les modalités du traitement des réclamations et des plaintes. Les affaires impliquant des rail pass seront également abordées. Vous êtes priés de vous inscrire d'ici au 15 septembre 2017 au moyen du formulaire joint au dépliant de la manifestation.

[jan.svenson\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.svenson(at)cit-rail.org)

Original : EN

Lien utile

➔ [Bulletin d'inscription](#)

Workshop régional du CIT à Bucarest

Le CIT est très heureux d'inviter au workshop régional du CIT à Bucarest les 10 et 11 octobre 2017 le personnel des entreprises ferroviaires membres du CIT des pays suivants : Albanie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, République tchèque, Croatie, République de Macédoine, Grèce, Hongrie, Monténégro, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovénie, Slovaquie, Turquie, Ukraine et autres pays intéressés.

Ce workshop sera l'occasion pour les entreprises ferroviaires membres du CIT de la région des Balkans et d'Europe centrale et orientale de bénéficier d'une formation dans le domaine du droit international des transports ferroviaires. Il est ouvert au personnel chargé de traiter les questions relatives au droit international des transports de voyageurs et de marchandises.

Il vise en priorité les objectifs suivants :

- présenter les principales activités, les réalisations et les projets en cours du CIT dans le domaine des transports de voyageurs et de marchandises ;
- transmettre le savoir-faire et renforcer les connaissances sur la réglementation internationale applicable aux transports de voyageurs et de marchandises ;
- approfondir la connaissance des produits du CIT.

Ce séminaire donnera également aux participants la possibilité de discuter des questions en suspens dans le cadre des activités courantes.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur [le site Internet du CIT](#).

cesare.brand@cit-rail.org

Original: EN



Assemblée générale du CIT

Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle se déroulera **le jeudi 16 novembre 2017** à Berne [au siège de l'UPU, Salle Montgomery Blair, Weltpoststrasse 4](#), salle A, 1^{er} étage. La partie officielle de la réunion débutera à 09.00 h. et durera jusqu'à 11.30 h. au plus tard.

Durant la deuxième partie jusqu'à 12.30 h, Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC nous parlera « Du rôle de l'entreprise dans le monde ferroviaire globalisé ».

Nous nous réjouissons de vous revoir à cette occasion.

cesare.brand@cit-rail.org

Original : DE

Le CIT souhaite la bienvenue à son nouveau membre !

Pays	Entreprises	Statut de membre	Logo
Italie	Mercitalia Rail S.r.l.	Membre titulaire depuis le 1 ^{er} août 2017	

[katja.siegenthaler\(at\)cit-rail.org](mailto:katja.siegenthaler(at)cit-rail.org)

Original : DE

Du changement au sein du CIT

Madame Tetyana Payosova quittera le CIT à la fin août pour terminer sa formation LL.M. aux USA à Harvard. Sa remplaçante, Mme Sandra Dobler entrera au 1^{er} septembre comme juriste dans le domaine du trafic passager. Toutefois, Mme Payosova continuera de s'occuper des travaux sur la protection des données (Data Protection) jusqu'en août 2018

Le CIT a aussi engagé Mme Dariia Scarlino au 1er septembre 2017 comme expert dans le domaine du trafic des marchandises. Elle s'occupera aussi des dossiers CIM-SMGS, Multimodalité, RID, du Groupe de travail « Scellés » et CIV-SMPS. Par le passé, elle a travaillé pendant 2 ans à l'OTIF.

Et pour finir, Mme Laurence Nicolet a commencé au 1er avril 2017 comme assistante administrative au secrétariat.

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouvelles collaboratrices au sein du CIT et nous nous réjouissons de leur collaboration.



Laurence Nicolet, nouvelle assistante administrative

katja.siegenthaler@cit-rail.org

Original : DE



CALENDRIER-CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
7/8 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
27 septembre	Comité 2/2017	Locarno	Cesare Brand
28 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Francfort	Jan Svensson
4 octobre	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
10/11 octobre	Regional Training Workshop	Bucarest	Cesare Brand
11 octobre	Groupe d'experts Scellés	Budapest	Fabienne Vaisson
14/15 novembre	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
16 novembre	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
17 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
29/30 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
14/15 février 2018	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
1/2 mars 2018	Journées bernoises 2018	Berne	Cesare Brand
21 mars 2018	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Nina Scherf
22 mars 2018	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
18/19 avril 2018	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
26 avril 2018	Comité 1/2018	Berne	Cesare Brand
24 mai 2018	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov
21 juin 2018	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
14 septembre	Studiengruppe Wagenverwender	UIC	Varsovie	Nina Scherf
20/21 septembre	UIC IRT Working Group Meeting	UIC	Madrid	Jan Svensson
25 septembre	CER General Assembly	CER	Gdansk	Cesare Brand
28 septembre	Commercial and Distribution Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
4/5 octobre	UIC Commercial/Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson
10 octobre	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
18 octobre	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
23-26 octobre	UIC Technical Group Meeting	UIC	Paris	Jan Svensson
26 octobre	RailData Meeting	CIT	Berne	Erik Evtimov
27 octobre	SSC Eisenbahnrechtstagung	SSC	Berne	Erik Evtimov
1/2 novembre	URL Expert Group	UNECE	Genève	Erik Evtimov
6 novembre	UIC Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
8 novembre	FERRMED Conference	FERRMED	Bruxelles	Erik Evtimov
9/10 novembre	DTLF Plenum	GD MOVE	Tallinn	Erik Evtimov
22 novembre	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Nina Scherf
23 novembre	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
6 décembre	European General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
7 décembre	UIC General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand

Rédaction:
Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90
Fax +41 31 350 01 99
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org