

## Editorial

### Au bon moment, au bon endroit



Deux thèmes dominent actuellement l'activité du CIT : l'interopérabilité juridique dans le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises et les droits des passagers dans le transport ferroviaire européen des voyageurs. Dans ces deux domaines, l'actualité est abondante et il est donc absolument décisif d'être au bon moment au bon endroit.

Dans le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, une percée est intervenue début septembre, que l'on peut sans exagération qualifier d'historique. A l'occasion de la XXXIXème Conférence des ministres de l'OSJD à Pékin, la Chine a déclaré vouloir utiliser la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS sur son réseau ferroviaire (voir p. 2 du présent CIT-Info). Dans ce contexte, il faut savoir qu'un énorme centre économique a été créé dans la province du Xinjiang près de la frontière avec le Kazakhstan ; ce centre est distant de 5'000 kilomètres du port chinois le plus proche et de 7'000 kilomètres seulement de l'Europe par la voie terrestre. Pour les transports ferroviaires, cette évolution représente un potentiel dont d'autres modes de transport ne peuvent que rêver. Le CIT continuera donc de contribuer à la promotion des transports eurasiatiques en poursuivant inlassablement ses activités afin de réduire les obstacles inhérents au droit du transport.

Les droits des passagers constituent le deuxième champ d'action majeur (voir p. 6 du présent CIT-Info). Fin 2009, le nouveau règlement européen est entré en vigueur et depuis le même temps, les conditions générales de transport du CIT (GCC-CIV/PRR) contribuent à sa transposition adéquate. Dès la fin de cette année, des règles permettant une répartition équitable entre les entreprises ferroviaires des indemnités versées aux voyageurs pourront désormais également être appliquées dans le cadre de l'Accord concernant les rapports entre les transporteurs (AIV). Pour toutes les bases juridiques commence maintenant l'épreuve de la pratique, au cours de laquelle il s'agit de recenser les faiblesses et de combler les lacunes éventuelles. Le moment est aussi venu de clarifier définitivement des questions juridiques controversées. Pour les entreprises ferroviaires, ces questions revêtent en partie des conséquences financières importantes et nécessitent donc un traitement uniforme ainsi qu'une approche bien coordonnée et intelligente. Le CIT devra fournir ici aussi sa contribution.

Tant dans le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises que dans le transport européen des voyageurs, notre association est sollicitée, mais aussi bien équipée. Et il va de soi que l'équipe du Secrétariat général à Berne continuera de donner le meilleur d'elle-même pour répondre aux attentes élevées des membres du CIT.

Thomas Leimgruber  
Secrétaire général du CIT

## Table des matières

La Chine ouvre son réseau ferré à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS	2
Réunion du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) : le CIT concrétise d'importants projets	3
Le CIT félicite Libor Lochman	4
Fraude avec des titres de transport	4
Révision des GCC-CIV/PRR	5
Rail Credit Card Sized Tickets (RCCST) et fond de garantie 2012	5
Droits des voyageurs dans la pratique	6
Développements dans le domaine de la lettre de voiture électronique	6
Multimodalité : futurs travaux du CIT dans le domaine du trafic fer - mer	7
Check-list « Accords traitement des réclamations »	8
Levée progressive des réserves à l'encontre des RU CUI	8
Droit et pratique	9
Pro domo	10



**Séminaire « Interopérabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique »**  
Bâle, 30 novembre 2011

**Seminar „Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr“**  
Basel, 30. November 2011

**Семинар «Транспортно-правовая интероперабельность в евразийском железнодорожном сообщении»**  
Екатеринбург, 30 ноября 2011 года

Pour de plus amples renseignements voir page 12 et sous :  
[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Freight/WS\\_Eurasia/Flyer\\_Workshop\\_EurAsia\\_2011\\_11\\_30.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Freight/WS_Eurasia/Flyer_Workshop_EurAsia_2011_11_30.pdf)

## Droit des transports et politique des transports

### La Chine ouvre son réseau ferré à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS

Le 8 septembre 2011 restera dans l'histoire des chemins de fer. Ce jour-là, en effet, la République populaire de Chine a annoncé son intention d'ouvrir son réseau ferroviaire à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Cette décision pourrait représenter un nouveau pas en avant vers l'harmonisation du droit international du transport ferroviaire.



L'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS permet la suppression d'un obstacle majeur au transport ferroviaire des marchandises entre le Pacifique et l'Atlantique, puisqu'il n'est plus nécessaire de réexpédier les marchandises à l'interface entre les deux régimes juridiques CIM et SMGS. Cela se traduit par une organisation des transports simplifiée, des coûts et des temps de transport réduits, une sécurité juridique accrue et, de manière générale, par une augmentation sensible de l'attrait du trafic est-ouest.

A l'invitation de l'OSJD, le Secrétaire général et le coordinateur du projet du CIT ont participé à la XXXIX<sup>ème</sup> réunion de la Conférence des ministres de l'OSJD à Pékin. Le feu vert de la délégation chinoise à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports en provenance et à destination de la République populaire de Chine est dû également à Monsieur Vadim Morozov, Vice-président des RZD, qui a mis en exergue les avantages de ce document dans son rapport.

En Chine occidentale, la province du Xinjiang, située à la frontière avec le Kazakhstan, est en passe de devenir le berceau de nouvelles activités économiques de premier plan. Située à quelque 5000 kilomètres du port chinois le plus proche, cette zone économique offre un potentiel considérable en termes de transports ferroviaires directs entre la Chine occidentale et l'Europe occidentale. Ces transports seront également réalisés sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS.

Trois relations de trafics seront ouvertes en priorité à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS, à savoir :

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

En outre, le trafic de transit à destination du Vietnam via la Chine est à l'étude.

Le CIT, en collaboration avec l'OSJD, organisera un séminaire de formation en Chine à l'intention du personnel des Chemins de fer chinois (KZD), probablement au cours du second semestre 2012.

En marge de la réunion de la Conférence des ministres, la délégation du CIT a également eu l'occasion de découvrir les performances des trains à grande vitesse des Chemins de fer chinois (CRH). Ils circulent à plus de 300 km/h sur des voies qui leur sont dédiées. La planification et la construction de l'infrastructure et du matériel roulant sont assurées de A à Z par des entreprises chinoises. La gare sud de Pékin comprend six niveaux souterrains pour les trains entrants et sortants, ce qui permet une régulation optimale des flux des personnes.

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



Trains à grande vitesse des CRH

## Réunion du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) : le CIT concrétise d'importants projets

La réalisation de transports ferroviaires de marchandises réguliers sur le pont terrestre transsibérien qui relie la Chine, la Russie et l'Europe est plus que jamais d'actualité. Ce trafic sert notamment de trait d'union entre les ports maritimes et les pays d'Europe centrale et d'Asie centrale sans accès à la mer.



De gauche à droite: Werner Albert, GETO; Vladimir Yakunin, Président du CCTT; Gennady Bessonov, Secrétaire général du CCTT.

Le nombre élevé de participants à la XX<sup>ème</sup> session du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) souligne bien toute l'importance du pont terrestre transsibérien pour la réalisation de prestations de transport et logistiques globales. Plus de 200 invités provenant de 23 pays d'Europe et d'Asie ont ainsi pris part à la réunion organisée fin septembre à Odessa par les Chemins de fer ukrainiens (UZ) et l'entreprise de transport Plaske, et présidée en personne par Vladimir Yakunin, CEO des Chemins de fer russes (RZD).

En raison du « Memorandum of Cooperation » entre le CIT et le CCTT, le Secrétaire général du CIT et le coordinateur du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » ont également participé à cette réunion à Odessa.

### Séminaire CCTT/CIT/OSJD sur l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS

Un séminaire consacré à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports transsibériens a été organisé en marge de la réunion du Conseil de coordination. Les thèmes ci-après ont notamment été abordés :

- Planification, organisation et réalisation de transports ferroviaires de marchandises entre la Chine, la Russie et l'Europe de l'Ouest par le Transsib, entre des régions très éloignées des ports ;
- Raccordement de la « magistrale transsibérienne » aux ports de la mer Baltique et de la mer Noire, en particulier ceux d'Odessa et d'Ilichevsk ;
- Faisabilité des transports ferroviaires de marchandises pour les expéditeurs et clients chinois ;

- Informatisation des documents de transport et utilisation de la lettre de voiture unique comme document de transit douanier dans le cadre de l'Union douanière entre la Russie, le Bélarus et le Kazakhstan ;
- Utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dans le cadre des transports multimodaux fer - mer.

La discussion qui a suivi a fait ressortir trois types de problèmes :

- Le calcul des prix des transports ferroviaires de marchandises, notamment dans le cadre du tarif de transit sur la magistrale transsibérienne, doit être transparent et permettre des estimations ;
- Le déséquilibre entre les deux directions du trafic entre la Chine, la Russie et l'Europe occidentale demande d'importants efforts en termes logistiques et nécessite de fractionner les transports ferroviaires de marchandises (p. ex. Europe occidentale – région moscovite ou de la Chine jusqu'aux régions économiques russes de part et d'autre de l'Oural) ;
- Le facteur temps doit être exploité au mieux lors des transports : d'une part au travers de la fixation de temps de transport calculables et, d'autre part, grâce à l'organisation conviviale des transports qui précèdent ou suivent les transports ferroviaires.

La résolution de ces problèmes est l'une des conditions importantes à remplir dans la perspective de l'amélioration de la répartition modale en faveur du rail, cette dernière s'élevant à 1% à peine à l'heure actuelle. Et pour renverser radicalement la tendance, il est impératif que toutes les parties prenantes du processus de transport travaillent main dans la main !

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



Contact en marge de la séance: la délégation du CIT en compagnie de MM. Vladimir Yakunin et Gennady Bessonov.

## Le CIT félicite Libor Lochman

La nomination du successeur du Directeur exécutif de la CER, Johannes Ludewig, lequel prendra sa retraite à la fin de l'année, constituait le principal point à l'ordre du jour de l'Assemblée générale de la CER qui s'est tenue le 12 septembre à Bonn. L'Assemblée générale a élu à l'unanimité Libor Lochman, actuel Directeur exécutif adjoint de la CER.

Libor Lochman est d'origine tchèque. Il est âgé de 48 ans. Il a terminé sa formation par un doctorat en électronique à l'Université de Bohême occidentale de Plzeň. Il a ensuite accumulé de l'expérience pratique dans la régulation du trafic ferroviaire et la signalisation ferroviaire. Il dirigeait l'Office national de surveillance des chemins de fer à Prague avant de rejoindre la CER.



*Libor Lochman,  
nouveau Directeur  
exécutif de la  
CER*

Le CIT félicite Libor Lochman pour sa nomination et lui souhaite beaucoup de réussite et de satisfaction dans l'exercice de ses nouvelles fonctions.

Ces dernières années, la CER et le CIT ont instauré une collaboration étroite et très efficiente, notamment dans le domaine du trafic voyageurs (droits des voyageurs et ticketing). Le CIT se réjouit de poursuivre et de développer cette collaboration avec Libor Lochman ; il mettra tout en œuvre pour satisfaire les attentes de la CER et contribuer, de par ses compétences et son engagement, à défendre efficacement les intérêts du rail à Bruxelles.

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

## Trafic voyageurs

### Fraude avec des titres de transport

Le Groupe de travail « Fraude avec des titres de transport » de la COLPOFER s'est réuni les 23 et 24 août 2011 à Prague. Sa mission consiste à examiner l'importance et la nature des fraudes avec des titres de transport et d'autres types de fraudes commises au détriment des EF, ainsi que les moyens de prévention.

Il est difficile de tirer des conclusions définitives sur la base des tentatives de fraude mises à jour et des contrefaçons de titres de transport confisquées. En tous les cas, plus une EF mise sur la formation et la sensibilisation de son personnel, meilleures sont les chances d'identifier les abus et les contrefaçons. Ainsi, la DB et les CFF soutiennent leur personnel par le biais de brochures spécialisées portant sur l'examen et le contrôle des billets InterRail et Eurail. Ce groupe de produits est tout naturellement le plus exposé aux contrefaçons.

#### Processus d'annonce

Dans la pratique, le processus d'annonce des contrefaçons entre les EF impliquées fonctionne bien. Cependant, tous les membres du CIT n'étant pas forcément membres de la COLPOFER, il arrive que certaines EF ne signalent pas les contrefaçons.

Le Secrétariat général du CIT est intéressé au processus d'annonce de disparition des stocks de papier vierge muni du fond de garantie du CIT. Il élabore pour l'heure des règles en la matière, lesquelles devront encore être approuvées par les organes compétents.

#### Fraude avec des cartes de crédit

Le nombre de fraudes avec des cartes de crédit volées ou avec leurs données s'inscrit en hausse ; les écritures fréquentes et importantes sur une même journée constituent

un signal d'alarme. Par ailleurs, la rapidité avec laquelle il est possible de se procurer des informations liées à des cartes de crédit volées ne cesse de croître.

Les processus de travail interconnectés internes aux EF permettent d'identifier rapidement les tentatives de fraude de cette nature et de prendre des mesures immédiates. Ainsi par exemple, une carte de crédit suspecte sera bloquée dans le système de vente jusqu'à l'identification complète de son détenteur légitime.

La fraude sur Internet avec les billets électroniques est facilitée lorsque seule une pièce d'identité doit être présentée et non pas la carte de crédit utilisée. C'est pourquoi les clients Internet de la DB venant chercher leurs billets aux automates ne peuvent-ils le faire qu'au moyen de la carte de crédit utilisée pour payer les billets.

#### Opérations de surveillance sur Internet

La vente de titres de transport via les forums de vente comme eBay ou Ricardo n'est pas interdite. Néanmoins, les EF surveillent les forums de discussion et de distribution en ligne par l'intermédiaire desquels des billets falsifiés ou volés sont mis en circulation. Les fraudeurs démasqués sont systématiquement passibles de poursuites pénales.

Le respect des prescriptions, tant au niveau national qu'international, constitue la meilleure des préventions. Dès lors, le Groupe de travail de la COLPOFER rappelle le respect des standards actuellement en vigueur et la responsabilité des EF.

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

## Révision des GCC-CIV/PRR et interprétation du PRR

Le Groupe de travail CIV a décidé, lors de sa réunion des 7 et 8 septembre, d'apporter plusieurs modifications aux *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs* (GCC-CIV/PRR). Il s'agit pour la plupart de points de détails mais qui portent parfois à une confusion inutile. Le but de la révision est dès lors de préciser ces points et mieux encadrer certains droits des voyageurs, notamment pour ce qui concerne les dommages indirects consécutifs aux retards (par exemple les vols ou vacances manquées).

### Révision finalisée en novembre

Après une dernière consultation du Groupe de travail CIV en octobre, les parties révisées des GCC-CIV/PRR seront soumises au vote de la Commission CIV en novembre. Si elle est approuvée, la révision entrera en vigueur au changement d'horaire ou le 1<sup>er</sup> janvier 2012 (à définir). Les associations de voyageurs en ont été informées au niveau européen le 19 octobre lors du Customer Liaison Group, réunissant la CER, le CIT et l'UIC et des associations de voyageurs comme EPF ou EDF.



De gauche à droite : Thomas Gyger, CIT; Jan Svensson, Président du groupe de travail CIV; Isabelle Oberson, CIT.

### PRR : distribution de repas et boissons

Le Groupe de travail CIV s'est également penché sur l'interprétation à donner à plusieurs articles du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR). L'assistance aux voyageurs, notamment la distribution de repas et boissons, pose des problèmes concrets dans les trains internationaux. Certaines entreprises ont conclu des accords avec des kiosks dans les gares, d'autres ont décidé de stocker des plateaux-repas dans des gares de passage stratégiques. Ces mesures d'assistance collectives (voir également p. 9 de ce CIT-Info) sont plus compliquées à mettre en place qu'il n'y paraît. Une possible répartition des coûts pour ces mesures d'assistance n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant, mais le Groupe de travail reprendra ce thème lors de la prochaine révision de l'AIV.

### Suivi des cas problématiques par le CIT

L'interprétation et l'application du PRR reste au centre des préoccupations : le SG CIT centralise désormais toutes les informations disponibles sur les cas jugés par des instances judiciaires ou par les autorités nationales chargées de l'application du Règlement (NEBs) dans les différents Etats. Il projette de créer un recueil des cas problématiques afin d'aider ses membres dans l'application du PRR et de montrer l'intérêt d'une interprétation aussi uniforme que possible de ce texte dans tous les Etats membres de l'UE.

Le CIT a présenté les travaux de révision des GCC-CIV/PRR et le suivi du PRR au Groupe commercial de l'UIC le 13 septembre et au CER Passenger Working Group le 16 septembre. Il fera régulièrement le point sur les dossiers stratégiques liés aux droits des voyageurs, notamment pour se préparer aux futurs litiges qui ne manqueront pas de remonter à la Cour de Justice de l'UE.

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

## Rail Credit Card Sized Tickets (RCCST) et fond de garantie 2012

Certaines entreprises de transport entendent introduire, dès le changement d'horaire 2012/13, un nouveau papier de sécurité uniforme pouvant être utilisé pour tous les formats internationaux et régionaux de billets actuellement en vigueur. Par ailleurs, le groupe de travail de l'UIC « Ticketing Action Group » examine pour l'heure les spécifications techniques du nouveau billet au format carte de crédit (RCCST). Le nouveau format de base (82,55 mm ou 85,60 mm x 53,98 mm) implique l'adaptation et le développement de l'actuel fond de garantie.

### Nouveau fond de garantie du CIT

Le projet du fond de garantie 2012 du CIT repose sur un extrait du fond de garantie RCT2. Les couleurs du nouveau papier de sécurité restent inchangées, à savoir bleu et orange fluorescent. Une bande de garantie comprenant divers éléments (guilloches et autres lignes ondulées) est ajoutée en remplacement de la bande orange fluorescent,

qui disparaît. Cette bande de garantie renferme différentes caractéristiques de sécurité visant à augmenter la protection contre les contrefaçons.

Mandatés par le SG CIT, les CFF procèdent actuellement à des tests d'impression avec le nouveau papier pour les coupons conçu par le CIT et avec un film de marquage à froid transparent muni d'hologrammes, l'objectif étant de vérifier si la feuille transparente constitue une solution et si elle est compatible avec les différents papiers thermo utilisés. Si les tests se révèlent concluants, cette solution avantageuse pourrait contribuer au développement des standards de sécurité du CIT.

Le format RCCST a été défini comme étant le format de base le plus petit, ceci afin que les coupons internationaux, nationaux et régionaux puissent à l'avenir être émis au moyen des mêmes imprimantes et sur un seul et même rouleau de papier. Selon ses besoins, une EF peut nouvel-

lement utiliser deux, trois voire quatre fois le format RCCST pour les coupons, pour autant que la consommation de papier soit soigneusement contrôlée (au niveau des stocks).

Modèle du RCCST



## Nouveau processus de distribution du fond de garantie 2012 du CIT

Afin de garantir un standard le plus uniforme possible, le SG CIT doit faire du sur-mesure et fournir à la demande de chaque EF le nouveau fond de garantie du CIT sur CD-ROM, avec les données sources spécifiques correspondantes (et des micro-textes individuels permettant d'identifier l'imprimerie concernée).

Ainsi, les membres du CIT se verront offrir un soutien plus adapté ; sur le plan international, l'identité visuelle pourra être maintenue au niveau élevé qui est le sien. Ceci est d'autant plus important que nombre d'entreprises de transport utiliseront à l'avenir le même papier muni du fond de garantie du CIT pour imprimer tous leurs titres de transport.

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

## Droits des voyageurs dans la pratique

Les droits des voyageurs en cas de retard étaient au centre de la Conférence organisée par le CIT et l'UIC pour les services des réclamations voyageurs, le 29 septembre à Berne. Les représentants des services clientèle et des services juridiques sont venus nombreux débattre de la mise en œuvre des droits des voyageurs : comment traiter les réclamations, comment trouver des informations sur les retards, comment répartir entre transporteurs les indemnités versées aux voyageurs, ou encore comment recourir contre le gestionnaire d'infrastructure lorsque celui-ci est à l'origine du retard, etc.

Cette conférence a permis de connaître un peu mieux les pratiques des 20 entreprises représentées et d'établir des contacts utiles pour les prochains mois. Les services clientèle doivent en effet collaborer étroitement pour atteindre l'objectif fixé par le PRR de traiter les réclamations dans un délai d'un mois (ou au maximum trois). Ils doivent également aligner leurs pratiques pour être à même de répartir les indemnités entre transporteurs sur la base de l'AIV. Les participants ont été informés des travaux en cours au sein du Groupe UIC RCF1 pour ce qui est des décomptes à établir mensuellement. Le texte de l'AIV sera publié fin octobre lorsqu'il sera tout à fait complet, avec les annexes pour les décomptes.



Les droits des voyageurs sous la loupe d'un public nombreux.

Le Groupe de travail CIV, qui se réunira le 15 novembre prochain, tirera les enseignements de cet échange entre praticiens. Il examinera la nécessité et la possibilité de recueillir des statistiques sur le nombre de réclamations et les montants des indemnités répartis entre transporteurs. Il fera également le point sur les différents régimes de compensation mis en place par chaque entreprise au niveau national.

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

## Trafic marchandises

### Développements dans le domaine de la lettre de voiture électronique

Fin août à Saint-Petersbourg, le Conseil de coordination pour les transports transsibériens (CCTT) s'est penché sur les expériences pratiques importantes acquises dans le cadre de l'utilisation de la lettre de voiture électronique. Le CIT et le CCTT ont signé début 2011 à Berne un « Memorandum of Cooperation » (MoC) qui conduit désormais le CIT à collaborer concrètement à des projets d'informatisation des documents de transport (CIT-Info 3/2011, p. 8).

### Signature électronique

Le problème majeur concerne la reconnaissance de la signature électronique au sein de l'Union douanière Russie – Bélarus – Kazakhstan (voir à ce sujet le compte rendu détaillé dans le CIT-Info 4/2011, p. 10). Les législations russe et bélarusse contiennent des dispositions sur l'utilisation exclusive des moyens cryptographiques reconnus dans ces pays. Partant, les signatures électroniques étrangères ne sont *a priori* pas reconnues.

Au sein de l'Union douanière, l'échange de fichiers électroniques est prévu par l'intermédiaire des tiers dits autorisés (« notaires électroniques »), qui sont chargés de vérifier l'authenticité des signatures électroniques. Dans ce contexte, la Russie a promulgué une nouvelle loi sur la signature électronique en avril 2011, laquelle prévoit la reconnaissance des signatures électroniques étrangères ayant été vérifiées. Ainsi, les documents dûment signés ne pourront plus être invalidés, du seul fait de leur provenance étrangère.

L'équivalence des supports électroniques et papier a été stipulée en septembre 2010 dans un accord relatif à l'utilisation des outils d'information lors de l'échange de documents dans le cadre des importations et des exportations depuis et vers l'Union douanière Russie – Bélarus – Kazakhstan. De fait, la déclaration douanière, assortie de la lettre de voiture électronique, peut également être établie sur support électronique, le format XML étant lui aussi autorisé.

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), par l'intermédiaire de ses organes de travail concernés (p. ex. UN/CEFACT), suit également de très près les travaux d'informatisation des documents de transport ferroviaires (en particulier l'élaboration de leurs

spécifications techniques) et d'optimisation des interfaces avec les autres modes de transport (en particulier le maritime).

#### **Groupe d'experts du CIT « CIM et lettre de voiture électronique »**

Lors de sa réunion 2010, la Commission CIM a chargé le Groupe de travail CIM d'engager, au niveau du CIT, les travaux en prévision d'une révision des dispositions des RU CIM relatives à la lettre de voiture électronique. Les dispositions en vigueur des RU CIM et des droits nationaux relatives au principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier compliquent l'introduction du système e-RailFreight.

Les travaux du Groupe d'experts du CIT se concentrent sur les trois lignes d'action suivantes :

- donner la priorité à la lettre de voiture électronique et, lorsque cela est possible, aux documents d'accompagnement électroniques par rapport aux documents papier ;
- élaborer des dispositions matérielles concises concernant la lettre de voiture électronique ;
- harmoniser les domaines tributaires du droit national, qui compliquent inutilement l'utilisation de la lettre de voiture électronique au niveau opérationnel.

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

## **Multimodalité : futurs travaux du CIT dans le domaine du trafic fer - mer**

Lors de la réunion constitutive du Groupe d'experts « Multimodalité » qui s'est tenue fin mars 2011 à Berne, décision a été prise de clarifier la question du statut juridique du transporteur maritime/de l'entreprise de navigation, sous l'angle d'un contrat de transport de bout en bout et d'un régime de responsabilité unique pour l'ensemble du transport fer - mer effectué dans le cadre de la COTIF/CIM (v. CIT-Info 3/2011, p. 2).

### **Statut juridique du transporteur maritime**

Selon l'interprétation du service juridique de l'OTIF, le transporteur maritime peut, conformément au droit international du transport ferroviaire, soit :

- être considéré *de lege lata* comme auxiliaire de l'entreprise de transport ferroviaire au sens de l'art. 40 CIM, soit
- bénéficiaire *de lege ferenda* du statut juridique d'un transporteur subséquent au sens de l'art. 26 CIM.

Le statut juridique du transporteur maritime en tant que transporteur substitué au sens de l'art. 27 CIM semble plutôt de nature théorique, la plupart des transporteurs maritimes inscrits sur les lignes CIM étant des opérateurs de ferrys, qui sont en relation directe avec les clients en matière de fixation des prix, de responsabilité, etc.

### **Conditions générales de transport « trafic fer - mer »**

Compte tenu de ces enseignements et eu égard en particulier à la possibilité de considérer le transporteur maritime comme transporteur subséquent au sens de l'art. 26 CIM, le CIT étudiera de manière approfondie dans quelle mesure les CG « co-traitance » peuvent s'appliquer au trafic fer-



mer. A noter que ces dernières ne constituent plus une annexe au GTM-CIT et qu'elles sont éditées séparément. Le principe de l'opting in s'applique à leur utilisation.

Sur la base des CG « co-traitance » et en considérant également les « CGT-CIM », le SG CIT élaborera, pour la prochaine réunion du groupe d'experts prévue fin mars 2012, un projet de « CGT trafic fer - mer » qu'il proposera de discuter au sein des organes de travail du CIT. L'OTIF préparera une liste des lignes maritimes et des compagnies maritimes inscrites, que le CIT pourra prendre compte dans son document

### **Séminaire consacré au thème de la multimodalité en 2012**

A la différence des précédentes conventions maritimes, les nouvelles Règles de Rotterdam (RR) concernent les transports de porte à porte et revêtent de ce fait un caractère multimodal. Dans ce contexte, la question se pose de savoir

si et dans quelle mesure ces règles entrent en conflit avec les différents droits du transport nationaux et internationaux, COTIF/CIM et SMGS en tête.

Cette question, ainsi que d'autres thèmes liés à la multimodalité, seront traités lors d'un séminaire intitulé « Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises

ferroviaires », que le CIT organisera conjointement avec l'OTIF et l'OSJD et en collaboration avec Plaske le 1<sup>er</sup> juin 2012 à Odessa. De plus amples informations seront communiquées dans une prochaine édition du CIT-Info.

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

## Check-list « Accords traitement des réclamations »

Une check-list pour la rédaction des accords relatifs au traitement des réclamations en trafic international ferroviaire des marchandises a été élaborée par un Groupe d'experts du CIT spécialement constitué à cette fin. Elle est entrée en vigueur en juillet dernier.

Le Groupe d'experts s'est réuni le 22 septembre pour examiner l'opportunité d'étendre le champ d'application de cette check-list à d'autres parties, comme par exemple le transporteur substitué, le détenteur du wagon ou le gestionnaire de l'infrastructure.

Les membres du groupe sont convaincus de l'opportunité d'une telle extension. Ils estiment toutefois que cette dernière est prématurée pour les raisons ci-après :

- le Groupe de travail CIM étudie encore pour l'heure l'intérêt de créer un contrat-type de sous-traitance ;
- certaines dispositions du CUU sont actuellement en cours de révision ;
- les expériences enregistrées dans le domaine du droit de l'utilisation de l'infrastructure sont encore insuffisantes (application des RU CUI révisées fin 2010 au sein des Etats membres de l'Union européenne et des conditions générales d'utilisation de l'infrastructure – EGTC – négociées entre RNE et le CIT).

Les entreprises qui souhaitent utiliser sans tarder la check-list de manière plus large peuvent tout naturellement le prévoir dans leurs accords.

## Développement des produits marchandises du CIT

Le Groupe d'experts a élaboré des propositions de modifications du Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT), afin de régler le traitement de la lettre de voiture en cas de transbordement dû à un changement d'écartement des voies aux frontières franco-espagnole ou finno-suédoise ou encore aux interfaces voie normale - voie étroite.

Par ailleurs, il a élaboré des propositions d'amendement de la check-list « Accords traitement des réclamations », qui intègrent le traitement des dommages de transport ainsi que leur constatation lorsque du personnel qualifié pour dresser le procès-verbal de constatation fait défaut sur place.

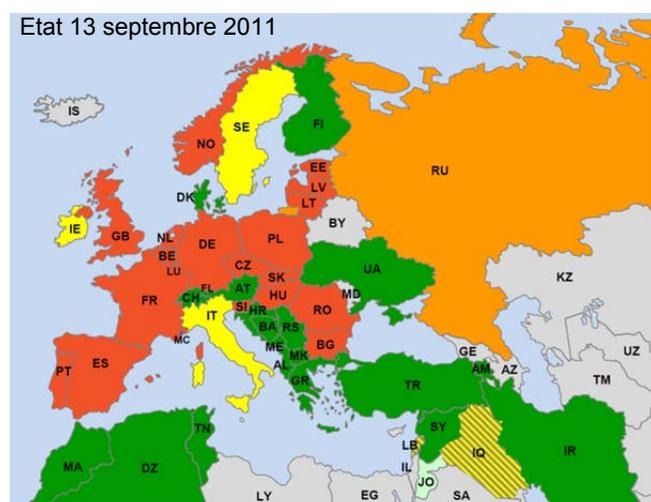
Ces propositions de modifications ont été adoptées par le Groupe de travail CIM les 19 et 20 octobre 2011 et seront soumises à la Commission CIM pour approbation.

Nathalie.Greinus(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Utilisation de l'infrastructure

### Levée progressive des réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI

Depuis l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF le 1<sup>er</sup> juillet 2011, quatre Etats membres de l'UE ont levé leurs réserves à l'encontre des Règles uniformes CUI, APTU et ATMF : l'Autriche, le Danemark, la Finlande et la Grèce.



La levée de ces réserves a un effet immédiat : les Règles uniformes CUI s'appliquent désormais à tout contrat entre les gestionnaires d'infrastructure et les transporteurs qui utilisent l'infrastructure à des fins de transport international voyageurs ou marchandises. La sécurité juridique s'améliore ainsi lentement mais sûrement dans ce domaine. D'autant plus que l'Allemagne a levé sa réserve pour le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et que la Pologne et les Pays-Bas avaient limité la durée de leur réserve, respectivement au 1<sup>er</sup> janvier 2012 et 2013.

- Tous les appendices de la COTIF (20)
- Sans ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (19)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
- Suspension de la qualité membre (2)
- Membres associés (1)

Le CIT recommande à ses membres de compléter le régime de responsabilité des RU CUI par celui prévu dans les *European GTC of use of railway infrastructure*, négociées par RailNetEurope (RNE) et le CIT entre 2005 et 2010 (disponibles sur [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)). Ces conditions générales étendent les règles de responsabilité des RU CUI au trafic national, en les adaptant sur certains points. Elles prévoient notamment un droit de recours pour le transporteur qui doit verser des indemnités aux voyageurs ou aux clients fret sur la base du droit national, européen ou international alors

que la cause du dommage résidait dans l'infrastructure. Ce recours s'applique non seulement aux cas d'accidents mais aussi aux cas de retards. En contrepartie, les gestionnaires d'infrastructure bénéficient également d'un droit de recours pour les indemnités versées à leurs clients sur la base du droit national, européen ou international. Les EGTC représentent donc un standard équilibré pour régler des questions juridiques épineuses dans le cadre d'un marché libéralisé.

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

## 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.**

### Distribution de repas et boissons aux voyageurs

*Dans quelles circonstances le voyageur a-t-il droit à un repas et une boisson ?*

L'article 18 § 2 du *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires* (PRR) prévoit que les « voyageurs se voient offrir gratuitement des repas et des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente, s'il y en a à bord du train ou dans la gare, ou s'ils peuvent raisonnablement être livrés ». Un voyageur qui manque sa correspondance à cause d'un retard de 10 minutes sur un premier train et qui, prenant la correspondance suivante, arrive avec un retard de 60 minutes à sa destination finale, a-t-il droit à une boisson ?



Le droit à un repas et une boisson s'inscrit dans les « mesures d'assistance immédiates et standardisées » que la Cour de Justice de l'UE a, dans l'affaire IATA (C-344/04), distinguées des mesures de réparation individuelles dépendant des circonstances du retard ou de l'annulation du service de transport.

Sur la base de cette jurisprudence, le CIT a opéré, dans les points 9 et 10 des GCC-CIV/PRR, une nette distinction entre l'article 18 PRR, qui prévoit une série de mesures d'assistance collectives (informations sur les retards, distribution de repas et boissons, organisation de l'hébergement, organisation de services de transport alternatifs), et l'article

17 PRR qui donne droit à des indemnités de 25 ou 50% en cas de retard à l'arrivée ainsi que l'article 32 CIV qui donne droit à un hôtel en cas de manquement de la dernière correspondance du jour.

L'article 18 PRR s'applique en cas de retard des trains au départ ou à l'arrivée de plus de 60 minutes, quelle que soit la cause du retard. Par opposition, l'article 17 PRR s'applique en cas de retard du voyageur à la destination prévue dans son contrat de transport, si la cause du retard est imputable au transporteur.

En conséquence, le voyageur qui manque sa correspondance pour un retard de 10 minutes n'aura pas droit à une boisson ou un repas. C'est seulement quand le train subit un retard important, au-delà de 60 minutes, que les voyageurs peuvent prétendre à recevoir une boisson ou un repas. La distribution de boissons n'est pas une mesure individuelle ; elle ne peut pas l'être, d'ailleurs, sur un plan purement pratique. Concrètement, les mesures d'assistance sont mises en place soit dans le train lui-même, soit en gare si le train est annulé. Le fait que certains voyageurs arriveront avec un retard final de 10 minutes ou de 3 heures n'est pas pris en compte à ce stade. Il se peut qu'un voyageur affecté par le retard d'un train arrive malgré tout à prendre sa correspondance et que, finalement, il n'ait aucun retard à sa destination finale. Ce voyageur aura néanmoins reçu une assistance sur le premier train. Les entreprises de transport ne peuvent pas prendre en compte, à ce stade, les retards individuels. Ceux-ci sont traités par les services clientèle des entreprises, sur réclamation des voyageurs.

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

### Indemnités pour dommages de transport

*Quels transporteurs doivent participer à la répartition des indemnités pour dommages de transport en trafic international des marchandises ?*

Le chapitre 3 de l'AIM repose depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006 sur le principe des deux piliers :

- lorsqu'un transporteur ou l'un de ses sous-traitants est responsable du dommage au sens de l'AIM, il incombe à ce transporteur de supporter l'indemnité versée au client (voir point 3.3.2 AIM),

- lorsqu'il n'y a pas de transporteur responsable au sens de l'AIM, l'indemnité est répartie entre les transporteurs ayant participé au transport (transporteurs intéressés) ; sont exceptés les transporteurs non intéressés (voir point 3.3.3 AIM).

En raison des divergences de vues survenues entre plusieurs membres du CIT lors de l'application du point 3.3.3 de l'AIM, son libellé a encore été clarifié le 1<sup>er</sup> juillet 2011, aucun changement n'intervenant sur le fond :

*Pour autant que les indemnités ne puissent pas être débitées à un ou plusieurs transporteurs responsables, elles sont réparties entre les transporteurs ayant participé au transport (transporteurs intéressés); sont exceptés les transporteurs n'ayant pris en charge ni la marchandise ni la lettre de voiture (transporteurs non intéressés).*

En d'autres termes, seuls les transporteurs n'ayant pas participé à l'exécution du transport lorsque celui-ci est

interrompu en cours de route (dommage total, saisie de l'envoi par la douane, etc.) sont libérés d'une participation à la répartition de l'indemnité.

Pour de plus amples informations sur le sujet, voir la lettre circulaire CIT 27/2011, du 15 septembre 2011.

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

## Modifications du contrat de transport

*L'expéditeur peut-il demander une modification des informations contenues dans les cases 13 (Conditions commerciales), 14 (Numéro de l'accord client ou du tarif) ou 20 (Paiement des frais) de la lettre de voiture CIM ?*

Une liste des modifications du contrat de transport que l'expéditeur ou le destinataire peut demander figure à l'article 18 § 1 CIM. Cette liste n'est toutefois pas exhaustive. La même remarque vaut pour la liste contenue dans le

modèle de formulaire « Ordre ultérieur » selon l'annexe 7 GLV-CIM. L'expéditeur ou le destinataire peut donc demander d'autres modifications du contrat de transport, comme par exemple une modification des indications contenues dans les cases précitées de la lettre de voiture.

La question de savoir dans quelle mesure de telles demandes de modifications du contrat de transport doivent être exécutées est à apprécier de cas en cas, sur la base de l'article 19 §§ 3 et 4 CIM.

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

## Pro domo

### Le Comité prépare l'Assemblée générale 2011

Le Comité du CIT a tenu sa 2<sup>ème</sup> réunion annuelle à Berne le 27 septembre 2011. La préparation de l'Assemblée générale du 17 novembre 2011 constituait l'une des dominantes de la réunion. Les projets du programme de travail et du budget 2012 ont été adoptés. Le Comité a également retenu les candidatures à soumettre à l'Assemblée générale pour les postes du Secrétaire général et de son suppléant.



Le Comité en réunion

### Mise en œuvre du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs

Il est essentiel pour les entreprises ferroviaires que le Règlement CE No 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) soit mis en œuvre de

façon uniforme dans tous les Etats membres de l'UE. Des interprétations divergentes pourraient en effet desservir les intérêts des voyageurs et des entreprises ferroviaires, créer des obstacles immatériels aux frontières entre les Etats membres de l'UE et par conséquent aussi à la mise en place d'un marché libéralisé des services de transport internationaux.

Dans ce contexte, le Groupe d'experts PRR créé sur le plan du CIT a donc un rôle important à jouer, en termes d'échanges d'informations sur la jurisprudence et la doctrine dans les différents Etats, de stratégie pour assurer une interprétation et une application du PRR aussi uniformes que possible.

### Collaboration avec la FIATA

Le CIT collaborera au programme de formation de la FIATA destiné aux transitaires dans le cadre d'un module consacré aux transports ferroviaires (contenu : le contrat de transport international des marchandises, les lettres de voiture et les guides relatifs à leur utilisation, l'interopérabilité juridique CIM/SMGS). Un contrat de collaboration entre les deux organisations devrait être signé prochainement.

### Union européenne et OTIF

Le Comité s'est félicité de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF dans l'intérêt du développement des transports internationaux ferroviaires. Des réflexions seront engagées afin d'apporter une contribution des entreprises ferroviaires réunies au sein du CIT à cette étape historique.

Dans ce contexte, le Comité a pris acte également avec satisfaction du retrait des réserves de la Grèce à l'encontre des RU CUI, APTU et ATMF avec effet au 13 septembre 2011. Ce retrait s'ajoute à ceux déjà intervenus de l'Autriche, de la Finlande et du Danemark. Voir au demeurant l'article à la page 8 du présent CIT-Info.

### Hommage au Secrétaire général et à son suppléant

Thomas Leimgruber, Secrétaire général, et Henri Trolliet, son suppléant, dont c'était la dernière réunion du Comité avant leur départ à la retraite à la fin de l'année, ont été remerciés chaleureusement de leur engagement inlassable en faveur du CIT.

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

### Les Chemins de fer du Sud-Caucase (SCR) adhèrent au CIT

Dans le sillage de l'adhésion de l'Arménie à la COTIF et à l'OTIF, les Chemins de fer du Sud-Caucase, qui exploitent le réseau ferroviaire d'Arménie, ont demandé leur adhésion au CIT. Ils pourront ainsi utiliser tous les produits voyageurs et marchandises du CIT.

Concessionnaires depuis 2008, les RZD exploitent les Chemins de fer arméniens sous le nom de *Compagnie du Chemin de fer du Sud-Caucase*. La concession s'étend sur trente ans et peut être prolongée après vingt ans de vingt années supplémentaires.

Les RZD investissent dans l'infrastructure et les véhicules du réseau arménien en vue de relier cet Etat dénué d'accès à la mer aux ports géorgiens de Batumi et de Poti, situés sur la mer Noire. Dans ce contexte, la question de l'inscription des lignes maritimes sur la mer Noire par la Fédération de Russie deviendra bientôt d'actualité.

Un train voyageur des SCR



L'adhésion a pris effet le 1<sup>er</sup> octobre 2011.

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

### Du changement au Secrétariat du CIT



Lysiane Salamin

Lysiane Salamin nous quitte fin octobre pour retourner vivre dans son canton d'origine, le Valais, où elle relèvera un nouveau défi professionnel.

Employée au Secrétariat du CIT depuis mai 2006, Lysiane Salamin s'occupait principalement de l'organisation des voyages, des réunions, des manifestations et de la base de données du CIT. Dernièrement, elle s'est en outre impliquée activement dans le projet d'élaboration du nouveau site Internet du CIT.

Grâce à son sens de l'anticipation et à son amabilité, elle contribuait à rendre l'atmosphère de travail agréable au sein du Secrétariat. Nous la remercions vivement du travail accompli et lui souhaitons plein succès dans ses nouvelles activités.



Julien Dornbierer

Julien Dornbierer succédera à Lysiane Salamin. Après avoir effectué un apprentissage de commerce, il a fréquenté l'école de maturité professionnelle commerciale. Nous lui souhaitons une cordiale bienvenue dans notre équipe.

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

### Nouveau collaborateur dans le domaine Marchandises



Michel Libis

Henri Trolliet prendra sa retraite à la fin de l'année. A la suite de ce départ, un poste d'expert fret était à pourvoir au sein du domaine Marchandises du Secrétariat général.

Monsieur Michel Libis a été choisi pour occuper ce poste. Il a travaillé comme acheteur de prestations de transport, rédacteur, délégué à la qualité, auditeur que spécialiste auprès de différentes entreprises et suivi parallèlement une formation d'auditeur interne (ISO 9001:2000).

Il a acquis les qualités requises pour l'exercice de ses nouvelles fonctions au CIT au sein de CFF Cargo, plus précisément dans les secteurs « Planification stratégique », « Security Quality » et « Clearing et coopération » ; il a occupé en dernier lieu un poste de spécialiste dans le domaine « Marketing et ventes ».

Monsieur Libis prendra ses fonctions le 1<sup>er</sup> novembre. Nous sommes heureux de l'accueillir dans notre équipe et de pouvoir compter sur sa collaboration.

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



## Séminaire CIT-OSJD « Interopérabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique » Bâle, 30 novembre 2011

La progression de la globalisation des marchés des transports constitue un nouveau défi pour les entreprises ferroviaires, mais également une formidable opportunité : il s'agit dorénavant d'acquiescer et de réaliser des prestations de transport terrestres sur des distances de plus de 10 000 km entre l'Europe et l'Asie.

A partir de mi-2012, les transports CIM/SMGS pourront se dérouler non seulement sous le couvert de documents de transport uniformes, mais également bénéficier de conditions harmonisées en matière de responsabilité.

Ce séminaire vise à vous donner un aperçu de l'état d'avancement du projet et à vous offrir une plateforme d'échange d'expériences avec des experts reconnus. Il s'adresse aux représentants des chemins de fer et de la clientèle œuvrant au développement du fret ferroviaire entre l'Europe et l'Asie.

Pour de plus amples renseignements cliquer ici:

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Freight/WS\\_Eurasia/Flyer\\_Workshop\\_EurAsia\\_2011\\_11\\_30.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Freight/WS_Eurasia/Flyer_Workshop_EurAsia_2011_11_30.pdf)

### Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
15 novembre	Groupe de travail CIV	Berne
16 novembre	Groupe ad hoc « Guides GTV et GTT »	Berne
17 novembre	Assemblée générale du CIT	Berne
22 novembre	Groupe ad hoc « CG coopération »	Paris
29 novembre	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne
30 novembre	Séminaire CIT/OSJD « Interopérabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique »	Bâle
8/9 mars 2012	Journées Bernoises	Berne

### Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Lieu	Responsabilité
3/4 novembre	UNECE Working Party on Rail Transport (SC.2)	Genève	Erik Evtimov
10 novembre	RI Konferenz der SBB	Berne	Thomas Leimgruber
1er décembre	RNE Business Conference	Vienne	Isabelle Oberson
6 décembre	Leuven Travel & Transport Law-Forum (LTTL Forum) : EU Passenger Law – Towards 2020	Leuven	Isabelle Oberson
7 décembre	Assemblée de la région Europe de l'UIC	Paris	Thomas Leimgruber
7 décembre	Assemblée générale de la CER	Paris	Thomas Leimgruber
9 décembre	Groupe d'étude Utilisateurs wagons de l'UIC	Paris	Henri Trollet & Erik Evtimov
13 décembre	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson

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)