

**Comité international  
des transports ferroviaires**

**Editorial**

**Merci beaucoup pour votre confiance !**



Après son indépendance en 2004, le CIT est devenu sous la direction avisée de Thomas Leimgruber une organisation ferroviaire efficace et forte, appréciée de ses membres. Il me plaît donc de conserver et de développer ce précieux héritage dans le sens et l'esprit de mon prédécesseur.

**Ce qui me passionne dans ce nouveau défi ?**

Avec l'adoption de la Directive 91/440 de l'UE, un processus d'ouverture du marché du transport ferroviaire a été mis en marche, d'abord en trafic marchandises, et depuis 2010, également en trafic international voyageurs avec l'entrée en vigueur du 3<sup>ème</sup> Paquet ferroviaire. A moyen terme, selon le Livre blanc publié en 2011 pour une nouvelle politique européenne des transports, la Commission européenne entend créer un espace européen unique des transports ferroviaires.

Afin de permettre à cet espace des transports ferroviaires de se réaliser avec succès et de permettre aux entreprises ferroviaires de développer des modèles commerciaux pleins d'avenir et rentables, le cadre réglementaire doit être clair, équitable et stable. La frontière entre les réglementations étatiques et les solutions internes de l'industrie doit être établie avec circonspection, de manière à promouvoir la capacité d'innovation et de développement des entreprises et non à l'entraver. Des prestations de qualité et attractives pour le client impliquent nécessairement une marge de manœuvre raisonnable pour les entreprises ferroviaires.

La création de ce cadre incombe principalement aux législateurs et régulateurs supranationaux et nationaux. A cet égard, il convient de ne pas négliger le fait qu'il y a non seulement un marché unique de l'UE, mais un marché ferroviaire qui s'étend bien au-delà à l'est jusqu'en Chine ou au sud jusqu'au Maghreb. L'adhésion de l'UE à l'OTIF doit être considérée dans ce sens comme une étape décisive dans la bonne direction.

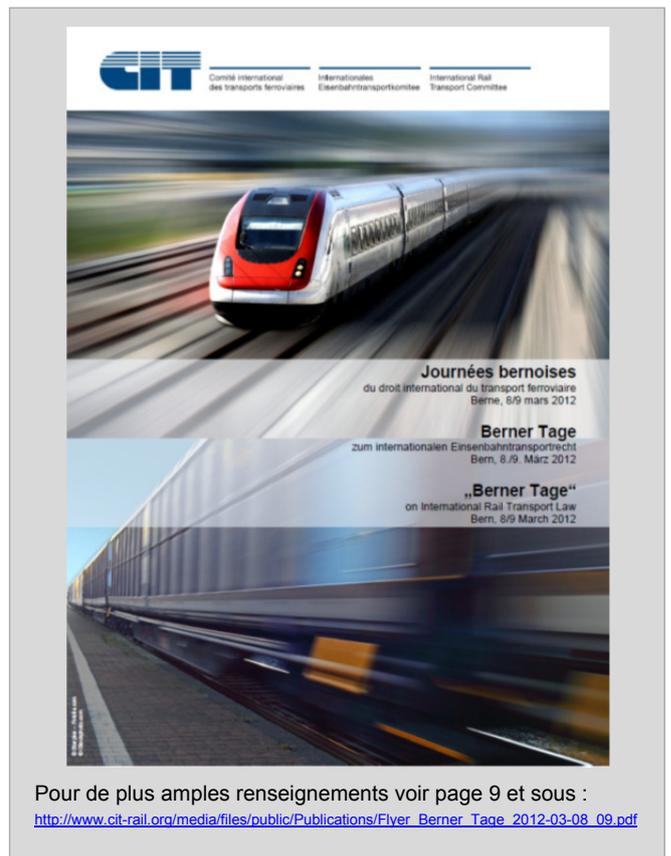
Cela n'est toutefois pas entièrement suffisant : l'industrie ferroviaire est exigeante sur le plan technique et opérationnel, mais aussi sur le plan juridique. De nombreuses interfaces existent dans les transports internationaux de marchandises et de voyageurs, tant dans le cadre du modèle de la concurrence que celui de la coopération ; ces interfaces doivent être réglées par contrat consensuel entre les entreprises concernées. C'est précisément là que réside la mission première du CIT. En développant et en mettant à disposition des produits et des processus pour l'application uniforme et la transposition du droit international du transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises, le CIT veut promouvoir la mise en œuvre de modèles commerciaux rentables.

Travailler avec les entreprises membres et les organisations partenaires au succès du rail en tant que moyen de transport durable de l'avenir en trafic marchandises et en trafic voyageurs constitue pour moi à la fois une grande motivation et un privilège.

Avec mes meilleurs vœux de Berne  
Cesare Brand, Secrétaire général du CIT

**Table des matières**

Nouvelle directive européenne sur les droits des consommateurs	2
Séminaire du SSC sur le commerce maritime	2
Communication sur les droits des passagers	3
Révision du Règlement sur les droits des passagers aériens	4
Fond de garantie 2012	5
<b>Annonce</b> : Workshop on Rail Passengers' Rights	5
Lettre de voiture électronique CIM: les travaux prennent forme	6
Les travaux en cours dans le domaine du transport de matières dangereuses	6
<b>Annonce</b> : Conférence des services des réclamations marchandises	7
<b>Préannonce</b> : Séminaire „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen	8
Régime de performance et Recast	8
Droit et pratique	9
Pro domo	9



The flyer features a high-speed train in motion, with a blurred background. At the top, the CIT logo is displayed alongside the text: 'Comité international des transports ferroviaires', 'Internationales Eisenbahntransportkomitee', and 'International Rail Transport Committee'. The main text on the flyer reads: 'Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire, Berne, 8/9 mars 2012', 'Berner Tage zum internationalen Eisenbahntransportrecht, Bern, 8./9. März 2012', and '„Berner Tage“ on International Rail Transport Law, Bern, 8/9 March 2012'. At the bottom, it states: 'Pour de plus amples renseignements voir page 9 et sous : [http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Berner\\_Tage\\_2012-03-08\\_09.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Berner_Tage_2012-03-08_09.pdf)'.

## Droit des transports et politique des transports

### Nouvelle directive européenne sur les droits des consommateurs

La *Directive 2011/83/EU relative aux droits des consommateurs* a été publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne le 22 novembre 2011 (JO L-304/64). Son objectif est d'améliorer l'information précontractuelle donnée aux consommateurs et d'harmoniser le droit de rétractation concernant les contrats conclus en ligne ou hors établissement (par ex. démarchage à domicile). Les voyageurs sont également des consommateurs et cette directive a donc aussi des conséquences pour les entreprises ferroviaires. En ce qui concerne les membres du CIT, les points les plus importants en rapport avec ce texte sont les suivants :

1) Les contrats de transport ferroviaire de voyageurs ne sont pas régis par la nouvelle directive (article 3 § 3 k), sauf en ce qui concerne les règles suivantes :

- a) Vente en ligne (article 8 § 2) : les sites Internet qui vendent des billets de train doivent informer le voyageur d'une manière claire et apparente, et directement avant qu'il ne passe sa commande, des informations suivantes (article 6 § 1) :
- o les principales caractéristiques des services ferroviaires ;
  - o le prix total, tous frais et taxes compris ;
  - o la durée du contrat s'il y a lieu ou, s'il s'agit d'un contrat à durée indéterminée ou à reconduction automatique, les conditions de résiliation du contrat (c'est-à-dire conditions de validité, d'échange et de remboursement) ;

o la durée minimale des obligations du voyageur au titre du contrat, s'il y a lieu (par ex. obligation de composer le billet avant l'embarquement, obligation pour les PMR d'annoncer l'assistance requise 48 h à l'avance, etc.).

b) Frais pour l'utilisation des moyens de paiement (article 19) : ces frais ne doivent pas être supérieurs aux coûts supportés par le professionnel pour l'utilisation dudit moyen de paiement (par ex. carte de crédit ou de débit, etc.).

c) Remboursement des options sélectionnées par défaut (article 22) : le site Internet ne devrait pas proposer d'options payantes sélectionnées par défaut (par ex. assurance-voyage) car le professionnel pourrait être tenu de les rembourser au voyageur. Le principe est que le professionnel doit obtenir le consentement exprès du voyageur pour tout paiement supplémentaire en sus du coût du transport.

2) Les contrats de transport ferroviaire de voyageurs émis au moyen de distributeurs automatiques sont totalement exclus du champ d'application de la directive (article 3 § 3 l).

Les Etats membres de l'UE disposent de 24 mois pour transposer la *Directive relative aux droits des consommateurs* dans le droit national. Les lois d'application nationales entreront en vigueur le 13 juin 2014.

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

Cliquez sur ce lien pour le texte intégral de la directive :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:304:0064:0088:FR:PDF>

### Séminaire du SSC sur le commerce maritime – Interlaken

Le 15<sup>ème</sup> séminaire sur le commerce maritime, organisé par le Swiss Shippers Council (SSC), a eu lieu à Interlaken dans l'Oberland bernois. Plus de 100 personnes, provenant essentiellement des milieux des transporteurs maritimes, des transitaires et des exploitants portuaires (en particulier de la Mer Méditerranée et de la Mer du Nord) ont participé à cette importante manifestation. A l'invitation du directeur du SSC, Monsieur Conrad Tobler, un représentant du CIT a également participé au séminaire le deuxième jour.

Les thèmes traités étaient particulièrement intéressants au regard des travaux du nouveau Groupe d'experts « Multimodalité » créé au sein du CIT. Les nouvelles Règles de Rotterdam (RR) étaient au premier plan dans l'exposé du professeur Alexander von Ziegler. Elles font partie de la triade des conventions les plus importantes relatives au droit international du transport maritime, avec les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg.

A la différence des conventions antérieures, les Règles de Rotterdam couvrent les transports de *porte à porte* et revêtent ainsi un caractère multimodal.

S'agissant de l'importance des Règles de Rotterdam au regard des transports multimodaux fer – mer, trois points principaux méritent d'être soulignés :

- Les Règles de Rotterdam ne devraient en principe rien changer à la position juridique du transporteur ferroviaire, les dispositions COTIF/CIM demeurant pleinement applicables sur les parcours ferroviaires conformément aux articles 26 et 82 RR (pour plus de détails à ce sujet, voir l'article du professeur R. Freise dans le CIT-Info 2/2010). Les entreprises ferroviaires portuaires peuvent agir



nouvellement comme partie exécutante maritime (en fait comme transporteur / transporteur substitué) conformément aux Règles de Rotterdam. Les entreprises ferroviaires situées dans des pays intérieurs peuvent agir comme transitaire et répondre ainsi vis-à-vis du client pour l'ensemble du transport, y compris pour les parcours maritimes et routiers.

- Le SMGS n'est pas touché par les Règles de Rotterdam, dès lors qu'il ne s'applique pas aux transports fer – mer (sauf référence dans les traités bilatéraux).
- Les grandes nations commerçantes comme les USA, la Russie, le Japon et la Chine n'ont pas encore ratifié les Règles de Rotterdam. 20 ratifications sont nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces Règles (à ce jour, 24 Etats les ont signées et seule l'Espagne les a déjà ratifiées).

A l'issue des discussions, il était clair tant pour les représentants des compagnies maritimes que pour ceux des transitaires que le bon raccordement des infrastructures portuaires et ferroviaires est d'une importance capitale, à l'exemple des ports de Basse-Saxe. En raison de ses capacités, seul le chemin de fer est en mesure d'absorber rapidement le chargement des navires porte-conteneurs, qui peut aller jusqu'à 14'000 conteneurs. Les présentations et les discussions dans le cadre de ce séminaire du SSC sur le commerce maritime ont montré que les Règles de Rotterdam peuvent fournir les solutions juridiques pour de tels trafics.

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

## Trafic voyageurs

### Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport

La Commission européenne a publié, le 19 décembre 2011, une *Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport : une vision européenne pour les passagers* (COM/2011/898) qui décrit les droits découlant des quatre règlements de l'UE adoptés entre 2004 et 2011 pour le transport aérien, ferroviaire, maritime et routier<sup>1</sup>. Elle contient en annexe une sorte de résumé en dix points des principaux droits que l'on retrouve, de façon tout de même très circonstanciée, dans chaque règlement (voir l'encadré ci-dessous).

#### Principaux droits des passagers dans l'Union européenne

1. Droit à la non-discrimination dans l'accès aux transports
2. Droit à la mobilité, accessibilité et assistance sans frais supplémentaires pour les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite (PMR)
3. Droit à l'information avant l'achat et aux différentes étapes du voyage, notamment en cas d'interruption de celui-ci
4. Droit de renonciation au voyage (remboursement) en cas d'interruption
5. Droit à l'exécution du contrat de transport (réacheminement ou nouvelle réservation) en cas d'interruption
6. Droit à une assistance en cas de retard important au départ ou aux points de correspondance
7. Droit à indemnisation
8. Responsabilité du transporteur à l'égard des passagers et de leurs bagages
9. Droit à un système de traitement des plaintes rapide et accessible
10. Droit à la pleine application et à la mise en œuvre effective des droits des passagers dans l'UE

nales chargées de l'application de ces règlements et donc de mises en œuvre plus ou moins strictes selon les Etats. Par conséquent, la Commission retient la nécessité d'une plus forte coopération entre ces autorités nationales et d'une mise en œuvre plus uniforme dans tous les Etats, ce qui va dans le sens des intérêts des voyageurs et des entreprises de transport. Le CIT, en coopération avec la CER, soutient d'ailleurs ces efforts ; les deux associations organisent, en effet, le 10 mai prochain un workshop pour échanger points de vue et expériences entre les autorités nationales et les entreprises ferroviaires (voir p. 5 ci-dessous).

#### Droits en cas de retard contestés

Dans la description des droits des voyageurs en cas de retard, la Communication contient certaines interprétations des règlements aérien et ferroviaire qui sont contestables. D'ailleurs, certains points sont contestés en ce moment même, pour ce qui concerne le secteur aérien, devant la Cour de Justice de l'Union européenne par rapport à l'affaire *Sturgeon* (aff. jtes C-402/07 et C-432/07)<sup>2</sup>.

Ces divergences d'interprétation sont essentiellement dues à l'articulation problématique entre les conventions internationales – Convention de Montréal et COTIF/CIV – et le droit de l'UE. La Cour de Justice se prononcera, dans les mois à venir, sur plusieurs affaires qui touchent précisément à ce problème d'articulation (notamment dans l'affaire *ÖBB*, C-509/11)<sup>3</sup>. La Communication est donc bien peu prudente sur ces questions, sachant que celles-ci doivent encore être tranchées, mais elle donne tout de même un soutien bienvenu au secteur ferroviaire pour les conditions d'octroi des indemnités de retard (25 ou 50%). La Commission considère, en effet, que les transporteurs ferroviaires ont le droit de s'exonérer de leur obligation de verser des indemnités en cas de force majeure, faute de la victime ou faute d'un tiers. Ceci confirme la position du CIT et de ses nombreux membres en la matière.

#### Divergences d'interprétation et d'application

La Communication expose assez clairement que, dans de nombreux domaines, la législation ferroviaire est la plus exigeante. Elle montre aussi que les textes des règlements renferment nombre de problèmes d'interprétation, qui sont cause de divergences d'opinions entre les autorités natio-

<sup>1</sup> Règl. CE 261/2004 (air), Règl. CE 1371/2007 (rail), Règl. UE 1177/2010 (mer), Règl. UE 181/2011 (route).

<sup>2</sup> Voir le CIT-Info 4/2011, p. 4.

<sup>3</sup> Voir le CIT-Info 6/2011, p. 3.

## Propositions pour les titres de transport

Si la Commission est satisfaite dans l'ensemble de la législation régissant les droits des voyageurs, elle identifie plusieurs domaines où son action pourrait s'avérer encore utile. Elle suggère, par exemple, d'adopter une « vision intermodale harmonisée du contenu du service de transport et des éléments du prix qui doivent figurer dans le tarif de base », couvrant tous les coûts opérationnels indispensables au transport, à la fourniture de billets et au transport minimum de bagages, ainsi que les coûts découlant des obligations légales en matière de sécurité, sûreté et droits des voyageurs, etc.<sup>4</sup> En outre, la Commission considère que le titre de transport, en version papier ou électronique, devrait mentionner :

- toutes les caractéristiques indispensables du service de transport,
- le prix du service de transport,

- un résumé des conditions et modalités, y compris les clauses permettant des modifications unilatérales du contrat ou qui limitent la prestation de service, et
- les conditions juridiques relatives à l'accès au service pour les PRM.

La Commission souhaite également intervenir afin d'améliorer l'émission des billets et les services en ligne pour les PRM dans le cadre d'une future directive dénommée « Acte européen sur l'accessibilité ».

Le Groupe de travail CIV des 7 & 8 février s'est penché sur ces nouvelles propositions et sur la Communication en général. Le CIT, en coopération avec la CER, publiera dans les prochaines semaines, une position commune à ce sujet.

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

<sup>4</sup> Voir le point 3.2 de la Communication.

## Révision du Règlement sur les droits des passagers aériens

En parallèle à la *Communication sur les droits des voyageurs* (voir article ci-dessus), la Commission européenne a lancé une *Consultation sur la possible révision du Règlement CE 261/2004*. Toute personne intéressée peut prendre part à cette consultation d'ici au 11 mars 2012.

### Intérêt pour le rail

Le secteur ferroviaire a tout intérêt à suivre les développements en matière de droits des passagers aériens, puisque la probabilité que cette évolution ait un impact sur les droits des voyageurs ferroviaires à court ou moyen terme est plutôt élevée. En l'occurrence, la Commission propose une série de mesures ciblées pour répondre à des problèmes dénoncés lors des dernières consultations et communications en la matière. En revanche, elle ne s'intéresse pas aux problèmes de fond, comme la nécessité de mieux articuler le droit européen avec la Convention de Montréal que l'UE a ratifiée, ou la nécessité d'adopter d'une terminologie plus cohérente et précise pour régir des relations contractuelles entre des centaines d'entreprises et des millions d'individus.

### Propositions en consultation

La Commission suggère d'introduire plus d'une vingtaine de mesures pour renforcer les droits des passagers aériens, notamment :

- l'établissement d'une liste exhaustive des circonstances extraordinaires pouvant être invoquées par les transporteurs aériens pour s'exonérer de leur responsabilité en cas de perturbations,
- l'imposition de sanctions financières si les transporteurs n'offrent pas le triple choix remboursement/ continuation/ réacheminement,
- l'obligation pour les transporteurs d'offrir la continuation et/ou le réacheminement sur d'autres compagnies aériennes, même concurrentes, ou d'autres modes de transport, même concurrents,
- l'obligation pour les transporteurs de désigner nommément au moins une personne chargée de l'assistance au sol en cas de perturbations,
- l'obligation pour les gestionnaires d'aéroport de fournir une assistance au sol en cas de fortes perturbations,



*Bientôt de nouveaux droits pour les passagers aériens ?*

- le droit pour les passagers de renoncer à leur vol et d'être remboursé, si les horaires du vol sont modifiés dans un certain laps de temps avant le départ prévu,
- l'extension du champ d'application du règlement aux vols assurés par des compagnies non originaires de l'UE partant d'aéroports non situés dans l'UE, etc.

### Recours contre les gestionnaires d'aéroport

Une proposition forte intéressante de la Commission est la réglementation du droit de recours des transporteurs contre les tiers, et notamment contre les gestionnaires des aéroports s'ils sont à l'origine des retards. La Commission reconnaît qu'il est difficile pour un transporteur, partie faible au contrat d'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire par rapport au gestionnaire, d'obtenir un droit de recours équitable.

Les transporteurs ferroviaires disposent d'un tel droit de recours standardisé dans les *European GTC of Use of Railway Infrastructure*. Toutefois, ces conditions générales restent encore à incorporer en pratique dans les contrats bilatéraux entre EF et GI. Le CIT suivra donc attentivement toute évolution dans le transport aérien qui pourrait avoir des répercussions sur le secteur ferroviaire.

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

## Fond de garantie 2012

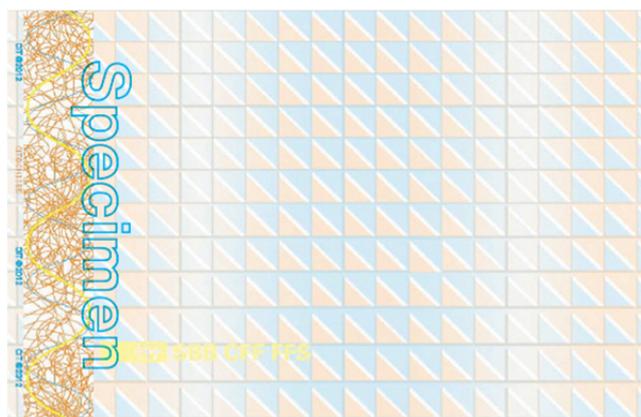
La Commission CIV a chargé le Secrétariat général du CIT en avril 2011 de développer le fond de garantie actuel du CIT dans le cadre des travaux de standardisation effectués avec l'UIC pour le *Rail Credit Card Sized Ticket* (RCCST). Le nouveau fond de garantie 2012 est appelé à être utilisé en parallèle au fond de garantie actuel pour les billets RCT2 (appelés aussi billets IATA) de l'année 1996.

Le fond de garantie 2012 du CIT permettra une grande flexibilité lors de l'émission électronique des billets papier ; il est aussi intéressant en termes économiques en raison de la réduction des frais de production et de distribution qu'il engendre et de la protection accrue qu'il offre contre les falsifications. Il sera à la disposition de tous les membres du CIT ; il pourra être utilisé pour l'émission électronique des billets internationaux, nationaux et régionaux, indépendamment de l'introduction du RCCST. Grâce à ce nouveau fond de garantie, il sera possible d'émettre désormais l'ensemble des coupons à partir d'un seul rouleau de papier.

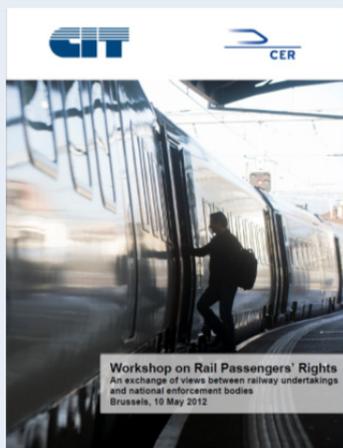
Le fond de garantie 2012 est basé sur le fond de garantie RCT2. Les couleurs du nouveau papier de sécurité sont les mêmes que celles du fond de garantie de 1996 : bleu et orange fluorescent. Une bande de sécurité fluorescente orange remplace la case fluorescente orange actuelle. Cette bande contient plusieurs caractéristiques de sécurité avec différents éléments (guilloches et autres « lignes ondulées »), qui augmentent la protection contre les falsifications.

Afin d'atteindre un standard international le plus uniforme possible, le Secrétariat général du CIT envisage de fournir, à la demande de chaque entreprise de transport, le fond de garantie personnalisé avec les données spécifiques de production correspondantes. Le nouveau fond de garantie sera présenté au cours de ces prochains mois aux organes du CIT et de l'UIC et doit être adopté lors de la prochaine réunion de la Commission CIV le 28 juin 2012. Il pourra ainsi être commandé pour la première fois dès le 1<sup>er</sup> juillet 2012 auprès du CIT.

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



*Illustration : Fond de garantie 2012 avec la bande de sécurité orange fluorescent remplaçant la « case orange » actuelle avec le numéro continu. Les données relatives au contrôle des stocks figurent désormais au verso des coupons munis de ce fond de garantie.*



## Workshop on Rail Passengers' Rights

An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies

Brussels, 10 May 2012

Le CIT et la CER organisent le 10 mai un Workshop sur les droits des voyageurs ferroviaires qui permettra aux représentants des entreprises ferroviaires de rencontrer et d'échanger avec les représentants des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR (les « NEB »). Ce Workshop aura lieu à Bruxelles et est ouvert à tous.

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

Flyer et fiche d'inscription sont disponibles sur notre site Internet :

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Workshop\\_on\\_Rail\\_Passengers\\_Rights\\_2012-05-10.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Workshop_on_Rail_Passengers_Rights_2012-05-10.pdf)

## Trafic marchandises

### Lettre de voiture électronique CIM: les travaux prennent forme

Quel est l'impact positif d'une informatisation prioritaire des documents de transport ? Quelles complications découlent d'un point de vue pratique du principe actuel de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 § 9 CIM ? Où le projet e-RailFreight atteint-il ses limites ?

Ces questions ont amené le CIT à remettre l'ouvrage sur le métier fin octobre 2011 s'agissant de la lettre de voiture électronique CIM. Des propositions importantes concernant de nouvelles dispositions COTIF/CIM et dans les produits du CIT ont déjà pu être élaborées lors de la 2<sup>ème</sup> réunion qui a eu lieu récemment. Ceci est principalement dû au travail d'équipe efficace dans le cadre du Groupe d'experts et à l'excellente collaboration avec l'OTIF. La constitution rapide d'un noyau d'experts sous la direction du CIT, qui s'engagent résolument dans ce dossier, est très réjouissante.

Deux lignes d'action sont poursuivies :

- L'élaboration d'une nouvelle disposition sous la forme d'un article 7a « Lettre de voiture électronique » dans la COTIF/CIM. Le principe de la priorité à donner à la lettre de voiture électronique constitue l'élément principal de la proposition, la lettre de voiture papier devenant l'exception. La proposition sera présentée par l'OTIF en prévision de la 25<sup>ème</sup> réunion de la Commission de révision en octobre 2013. Dans cette perspective, l'OTIF préparera un tableau des dispositions de la CIM touchées par le nouvel article 7a. Les dispositions parallèles de l'article 7 § 5 CIV ont également été discutées avec les experts de l'OTIF et du CIT.
- Le nouveau principe selon l'article 7a CIM devra ensuite être transposé dans les produits « marchandises » du CIT, en particulier dans le GLV-CIM et le GTM-CIT. Cette nouvelle orientation stratégique impliquera une informatisation à large échelle des documents de transport, en particulier dans la relation externe avec le client, dans le cadre du GLV-CIM. La lettre de voiture papier fera toujours l'objet de dispositions détaillées dans les produits

du CIT, en particulier dans la relation interne entre les transporteurs, dans le cadre du GTM-CIT. Les expériences faites dans le cadre du projet e-RailFreight démontrent que le système mixte ne doit pas être poursuivi.

Ceci conduira à une utilisation uniforme de la lettre de voiture électronique, respectivement de la lettre de voiture papier, dans ses fonctions principales de preuve de l'échange électronique des données et de l'authentification des relations entre les clients et les transporteurs sur tout le parcours (en particulier dans le cadre du modèle des transporteurs subséquents selon l'article 26 CIM).

Les discussions seront finalisées lors de la prochaine réunion le 9 mai 2012, de manière à pouvoir élaborer un rapport intermédiaire avec les propositions correspondantes à l'intention du Groupe de travail CIM.

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



Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »

### Les travaux en cours dans le domaine du transport de matières dangereuses

Dans le cadre du transport ferroviaire de marchandises à caractère dangereux, le CIT participe à une série de travaux en collaboration avec l'OTIF et l'UIC. Ces activités ont pour origine un certain nombre de questions émanant de la pratique auxquelles il convient d'apporter des réponses et des solutions transposables dans les textes, d'une part, mais surtout applicables dans le déroulement quotidien du transport de matières dangereuses, d'autre part.

#### La conservation des documents selon le RID

Le premier cas ainsi soulevé concerne la conservation des documents selon les directives du RID. Il y est en effet mentionné que l'expéditeur et le transporteur se doivent de conserver une copie du document de transport de matières dangereuses. Doivent également être conservées selon le

RID, les renseignements et la documentation complémentaires. Dans le chapitre 5.4.4.1, le RID stipule que la durée de conservation de ces documents doit être de trois mois. Lors de la réunion commune RID/ADR/ADN, tenue à Berne du 21 au 25 mars 2011, il a été précisé que les documents en question doivent être conservés par chacun des transporteurs impliqués dans la chaîne du transport.

L'utilité d'avoir à rassembler et à conserver toute la liasse par chacun des acteurs du transport peut être discutée. Il reste cependant important que les documents puissent être mis à disposition de tout organe de surveillance ou des équipes d'intervention en cas d'accident. Il est important que ceci puisse se faire sur simple demande auprès de l'expéditeur ou du transporteur contractuel.

## Mention du code NHM dans les documents de transport

Cet autre sujet de discussion porte sur la présence du code NHM (Nomenclature harmonisée des Marchandises) dans les documents de transport. La question vient surtout du fait de la difficulté d'affecter un code NHM à une matière dangereuse vu que cette codification NHM n'est pas adaptée à celle des codes des matières dangereuses. La reprise du code NHM dans le RID a une fonction indicative puisqu'elle permet de faire le lien entre la désignation des marchandises dangereuses selon le RID et la codification NHM utilisée par les services commerciaux des entreprises ferroviaires pour la tarification. Le tableau B du chapitre 3.2 du RID qui reprend la « Liste alphabétique des marchandises dangereuses » est très utile pour la pratique.

La discussion du CIT avec ses partenaires UIC et OTIF porte sur la question de savoir, si le code NHM continuera à figurer dans le Tableau B du chapitre 3.2 du RID. L'indication du code NHM en case 24 de la lettre de voiture CIM (cf. GLV-CIM) n'en est pas affectée.

## Numéro de téléphone de secours sur les documents de transport

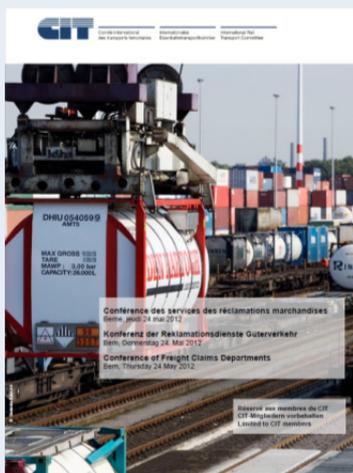
Dans ses produits, le CIT précise qu'un « Numéro de téléphone d'urgence en cas d'irrégularité ou d'accident avec des matières dangereuses » est à mentionner en case 7 (voir GLV-CIM/Annexe 2 et/ou GLV-TC/Annexe 3 Déclarations de l'expéditeur Code 5). Cette indication revêt un caractère obligatoire dès lors que les conditions sont réunies. Le RID limite à quelques exceptions près, cette donnée aux seuls transports de marchandises relevant de la classe 6.2.

Pour sa part, l'OTIF estime que le fait de mentionner un numéro de téléphone ne conduit pas à accroître la sécurité si l'on n'est pas sûr que les interlocuteurs ne parlent la même langue du moins en Europe. Pour les transports de marchandises des classes 6.2 et 7 cela peut être interprété différemment puisque la langue anglaise est la plus répandue dans ces secteurs.

Michel.Libis(at)cit-rail.org  
original: FR

## Conférence des services des réclamations marchandises

Berne, 24 mai 2012



Cette conférence est destinée au personnel des services des réclamations, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT. Des thèmes d'actualité, comme le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, l'optimisation de la collaboration entre les conseillers à la sécurité et les services des réclamations, ainsi que la coopération avec d'autres modes de transport, en particulier les transporteurs routiers, seront au centre des discussions. Les participants pourront analyser au sein de petits groupes des problèmes d'intérêt général qui se présentent dans la pratique. Ils pourront également avoir des entretiens avec leurs collègues d'autres entreprises membres du CIT afin de développer leur collaboration ou de régler des cas concrets.

Lors de cette édition 2012 de la Conférence, il s'agira également d'identifier les besoins des services des réclamations en prévision d'une prochaine révision de la COTIF.

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

Flyer et fiche d'inscription sont disponibles sur notre site Internet :

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Conference-Freight-Claims-Dept\\_2012-05-24.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference-Freight-Claims-Dept_2012-05-24.pdf)

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

## Séminaire „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Odessa, 1<sup>er</sup> juin 2012



La mondialisation croissante des services de transport, en vue de relier les installations de production et de consommation en Europe et en Asie, représente un potentiel économique considérable pour tous les prestataires de services de transport concernés. Avec son Livre blanc de mars 2011, la Commission européenne a clairement indiqué qu'un cadre approprié peut faciliter grandement les conditions de transport. Des relations de trafics efficaces doivent ainsi pouvoir être garanties pour tous les modes de transport dans l'espace eurasiatique.

Le séminaire organisé par le CIT le 1<sup>er</sup> juin 2012 à Odessa, en collaboration avec l'OTIF et l'OSJD et avec le soutien du transitier ukrainien « Plaske », est intitulé « Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires ».

Les thèmes ci-après seront examinés avec des experts réputés :

- l'importance du trafic fer – mer pour les entreprises ferroviaires,
- les conséquences des Règles de Rotterdam pour les transporteurs ferroviaires,
- les règles de la COTIF/CIM relatives au trafic fer-mer,
- les règles du SMGS relatives au trafic fer-mer,
- le transport des marchandises dangereuses en trafic fer-mer,
- l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et d'autres documents du CIT en trafic fer-mer.

Ce séminaire CIT/OTIF/OSJD offre une occasion exceptionnelle de s'informer sur les résultats des travaux les plus récents dans le domaine très vaste de la multimodalité, étant entendu que l'accent sera mis sur le trafic fer-mer dans la Mer Noire. Il est destiné aux représentants des entreprises ferroviaires, des transporteurs maritimes et de la clientèle qui s'occupent du développement des transports ferroviaires globaux de marchandises dans le cadre du trafic multimodal fer-mer.

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

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

## Utilisation de l'infrastructure

### Régime de performance et Recast

La proposition de *Recast* du Premier Paquet ferroviaire (COM/2010/475) contient un article sur les systèmes d'amélioration des performances devant être intégrés aux systèmes de tarification de l'infrastructure (article 35). Cet article existait déjà dans la Directive 2001/14, mais il a été complété et renforcé par une annexe détaillant toute une série d'indications techniques sur les fonctionnalités à remplir obligatoirement à l'avenir par tout régime de performance. En outre, le *Recast* impose aux gestionnaires d'infrastructure de coopérer en la matière, afin de mettre en place des solutions coordonnées pour le trafic international (article 37).

Le Conseil a peu modifié la proposition de la Commission à ce sujet dans sa position de décembre 2011. Le Parlement européen, en revanche, a opéré un changement formel mais important en intégrant dans le corps de texte de la directive une partie des exigences techniques auparavant en annexe. Avec cet amendement, le Parlement risque de figer des détails techniques sur les régimes de performance

pour les années à venir, puisqu'ils ne pourront plus être modifiés par le biais de la procédure dite des actes délégués (article 60).

Le Groupe juridique de l'EPR (*European Performance Regime*), auquel le CIT participe activement aux côtés de juristes de RNE, de l'UIC et des entreprises impliquées dans le projet, a analysé en détails les nouvelles dispositions du *Recast* en matière de régimes de performance. Il s'est posé la question de l'origine des détails techniques proposés par la Commission, qui semblent parfois sortis de nulle part. Il a tenté de donner des interprétations plausibles sur certains de ces détails qui portent à confusion, pour arriver finalement à la conclusion qu'il serait beaucoup plus sage d'éviter certains points en annexe et a fortiori dans la directive. Le Project Manager de l'EPR, Christian Svatek (ÖBB Infrastruktur), a fait part fin janvier de ces conclusions à la CER et à l'EIM, afin de rendre les politiciens plus attentifs au niveau de détail que ceux-ci insèrent dans la législation.

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

## Droit et pratique

**Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.**

### Utilisation des étiquettes de restrictions de manoeuvres

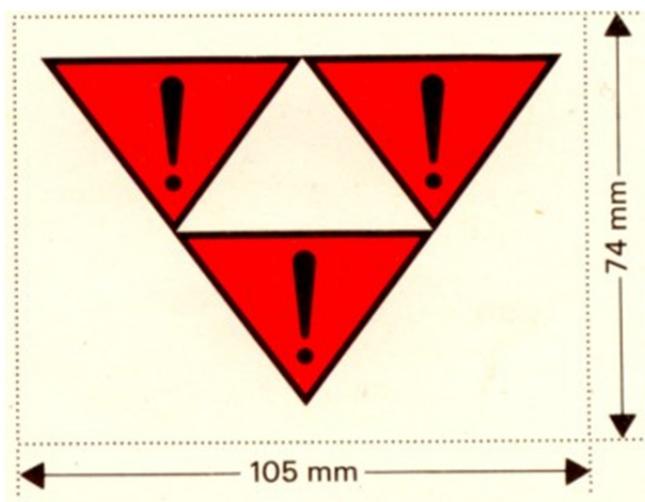
Le client est-il autorisé à munir chaque wagon d'une étiquette « Triage par lancement ou par gravité interdit » à titre préventif ?

Selon l'annexe 16 du Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT), l'étiquette « Triage par lancement ou par gravité interdit » ne doit être apposée que sur les wagons

- contenant des envois exceptionnels pour lesquels cette restriction de manoeuvre est prescrite,
- accompagnés par des convoyeurs,
- dont la masse brute est égale ou supérieure à 100 tonnes.

Dans les autres cas, cette étiquette ne doit pas être apposée. Il peut toutefois être convenu, afin de protéger la marchandise, que cette étiquette sera apposée sur chaque wagon. Le point 2 du GTM-CIT prévoit en effet que des dérogations au guide peuvent être convenues entre les entreprises participant à un transport.

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



*Triage par lancement ou par gravité interdit. Doit être accompagné par un engin moteur. Ne doit pas tamponner, ni être tamponné.*

## Pro domo

### Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire Berne, 8 et 9 mars 2012



L'édition 2012 des Journées bernoises se concentrera sur l'adhésion de l'UE à la COTIF. Les questions de responsabilité dans les relations juridiques entre transporteurs constitueront le deuxième point fort de cette rencontre. Enfin, le CIT et l'association des gestionnaires d'infrastructure (RNE) présenteront et discuteront les Conditions générales d'utilisation de l'infrastructure (EGTC), fruit d'un travail commun.

Les thèmes ci-après seront traités dans des modules séparés :

#### Trafic voyageurs :

- Point sur l'application du Règlement (CE) No 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)
- e-ticketing
- Nouvelles procédures de règlement des litiges

#### Trafic marchandises :

- Règles de Rotterdam
- Responsabilité dans la relation triangulaire EF – GI – détenteur du wagon
- Lettre de voiture électronique
- Transports ferroviaires eurasiatiques

Les Journées bernoises 2012 s'achèveront par une table ronde consacrée aux objectifs et à la collaboration des organisations interétatiques ainsi qu'au rôle des associations dans le domaine du développement et de la mise en œuvre du droit international du transport ferroviaire. Des personnalités issues du monde politique, économique et académique prendront position et débattront avec les participants au séminaire.

Comme de coutume, la conférence offre non seulement la possibilité de bénéficier des informations les plus récentes et de mettre à jour les connaissances professionnelles, mais elle constitue une occasion unique d'échanger des points de vue et des expériences avec des experts au niveau international.

La documentation et de plus amples informations sur la manifestation peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du CIT, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, tél. +41 (0)31 350 01 90.

Inscription par e-mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)), par fax +41 (0)31 350 01 99.

Flyer et fiche d'inscription disponibles sur notre site Internet :

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer\\_Berner\\_Tage\\_2012-03-08\\_09.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Berner_Tage_2012-03-08_09.pdf)



Nathalie Greinus

### Merci beaucoup

Nathalie Greinus quittera le CIT à la fin du mois de mars pour relever un nouveau défi chez un nouvel employeur.

Nathalie Greinus a travaillé jusqu'en mars 2007 en qualité de secrétaire au sein du Secrétariat général du Comité international des transports ferroviaires (CIT). Grâce à ses compétences professionnelles et aux expériences acquises, elle a occupé ensuite le poste d'expert au sein du domaine marchandises.

Dans cette fonction, elle élaborait les documents de travail pour le Groupe de travail et la Commission CIM et rédigeait les procès-verbaux des réunions. Elle a traité également les questions relevant du domaine douanier et des marchandises dangereuses. Dans son activité quotidienne, elle conseillait aussi nos entreprises membres lors de l'application des prescriptions et des guides du CIT.

Le CIT remercie Madame Greinus de son engagement et lui souhaite plein succès dans sa nouvelle activité.

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

## Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
8/9 mars	Journées bernoises	Berne
13 mars	Groupe d'experts GLW-CUV « Modalités d'acheminement à vide des wagons dans le cadre du CUU »	Berne
27 mars	Commission CIM	Berne
28 mars	Groupe d'experts „Multimodalité“	Berne
19 avril	Comité 1/2012	Berne
24/25 avril	Groupe juridique CIM/SMGS	Minsk
25/26 avril	Groupe d'experts CIM/SMGS	Minsk
2/3 mai	Groupe de travail CIV	Berne
9 mai	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM »	Berne
10 mai	CIT/CER Workshop on Rail Passengers' Rights	Bruxelles
24 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Lieu	Responsabilité
29 février/1 <sup>er</sup> mars	UNECE Inland Transport Committee	Genève	Erik Evtimov
1/2 mars	How to litigate before the ECJ (ERA)	Trier	Isabelle Oberson
13 mars	Commercial Group de l'UIC	Paris	Isabelle Oberson
14 mars	Technical Group de l'UIC	Paris	Thomas Gyger
15 mars	Commercial & Distribution Forum Steering Committee der UIC	Paris	Cesare Brand
16 mars	Multimodal Transport Meeting FIATA Headquarter Session	Zurich	Erik Evtimov
20 mars	Passenger Working Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
5 avril	Groupe d'étude de l'UIC « Utilisation des wagons »	Paris	Erik Evtimov
18 avril	High-Level Freight Meeting de la CER	Bruxelles	Cesare Brand
24 avril	Customer Liaison Group de la CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
25 avril	Commercial & Distribution Forum de l'UIC	Paris	Cesare Brand
25 avril	Groupe de pilotage Forum Fret de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
26 avril	Forum Fret de l'UIC	Paris	Erik Evtimov
3 mai	Assemblée générale de l'UIC	Paris	Cesare Brand
9 mai	eFreight 2012	Delft	Erik Evtimov
16 mai	EPR Legal Working Group	Bruxelles	Isabelle Oberson
22 mai	SIAFI International First Session	Paris	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  
Internet www.cit-rail.org